Sección 1.0 | Resumen Ejecutivo

Este Resumen Ejecutivo tiene por objeto proporcionar al lector un resumen conciso del Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles (el Proyecto Propuesto) y sus posibles efectos ambientales. LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC, como Patrocinador del Proyecto, está proponiendo el Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles. La autoridad de transporte Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) es el organismo principal competente, según la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act (CEQA)).

El Patrocinador del Proyecto está proponiendo el proyecto en cuestión, el cual conectaría la estación Los Angeles Union Station (LAUS) con la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas en el centro de Los Ángeles. Este Informe de Impacto Ambiental Final (EIR Final) se ha preparado para satisfacer los requisitos de los estatutos y las directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), con sus enmiendas (Código de Recursos Públicos, Sección 21000-21178 y Código de Reglamentos de California, Título 14, Capítulo 3, Sección 15000-15387). El propósito de este EIR Final es ayudar a Metro a tomar decisiones con respecto a la adopción del proyecto propuesto. Todas las referencias o citas de este EIR Final con respecto al Borrador del Reporte de Impacto Ambiental (Borrador del EIR) se refieren a la versión del Borrador del EIR como fue originalmente publicado para su revisión pública y sus comentarios el 17 de octubre de 2022, y no como fue modificado por este EIR Final.

El proyecto propuesto conectaría la estación LAUS con la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas. El proyecto propuesto también incluiría una estación intermedia en la entrada que está en el extremo sur del Los Angeles State Historic Park. El proyecto propuesto proporcionaría una opción de transporte rápido aéreo (ART) para los visitantes del Dodger Stadium, a la vez que abriría un acceso entre la propiedad del Dodger Stadium, las comunidades circundantes, incluyendo Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park y Solano Canyon, al sistema de transporte regional accesible en la estación LAUS. El sistema de góndolas aéreas constaría de cables, tres estaciones para pasajeros, una intersección que no sería para pasajeros, torres y cabinas de góndolas. Una vez completado, el proyecto propuesto tendría una capacidad máxima de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección, y el tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente siete minutos. El proyecto propuesto brindaría mejoras peatonales, incluyendo mejoras en las instalaciones y en el paisaje, así como servicios en Los Angeles State Historic Park. El sistema de transporte ART tiene la capacidad de superar los problemas de pendientes y elevación entre la estación LAUS y el Dodger Stadium; asimismo, proporcionaría una conectividad de transporte segura de gran capacidad en el área del proyecto, de cero emisiones y respetuosa del medio ambiente, la cual reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas. El proyecto propuesto funcionaría diariamente para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles.

1.1 PROPÓSITO DEL PRESENTE INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

De acuerdo con las Secciones 15088, 15089 y 15132 de las Directrices de la CEQA, Metro, como agencia líder, ha preparado este EIR Final para el proyecto propuesto por el Patrocinador del Proyecto. Esta

sección contiene las generalidades del propósito de este EIR Final para el proyecto propuesto. Este EIR final se ha preparado para satisfacer las exigencias tanto de la Ley de Calidad Ambiental de California (Código de Recursos Públicos [PRC] Sección 21000 y subsecuentes), como de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California (Código de Reglamentos de California [CCR], Título 14, Capítulo 3, Sección 15000 y subsecuentes).

El propósito de este EIR Final es ayudar a Metro a tomar decisiones con respecto a la adopción del proyecto propuesto. La Sección 15132 de las Directrices de la CEQA exige que se incluya el Borrador del EIR o una revisión del borrador; los comentarios y las recomendaciones que se hayan recibido sobre el Borrador del EIR (ya sea textualmente o en resumen); una lista de las personas, organizaciones y agencias públicas que hicieron comentarios sobre el Borrador del EIR; las respuestas a los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR; y cualquier otra información pertinente agregada por la agencia líder.

En la Sección 5.0 Correcciones y Adiciones del EIR Final se incluyen las refinaciones al proyecto propuesto desde la circulación del Borrador del EIR, así como las correcciones y adiciones al Borrador del EIR. El EIR Final también contiene comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR y sus respuestas, así como información actualizada y aclaraciones sobre el texto y los gráficos.

Como se describe en la Sección 3.0 Descripción del Proyecto, la Sección 5.0 Correcciones y Adiciones, la Sección 6.0 Respuestas a los Comentarios, del EIR Final, las refinaciones, correcciones y adiciones del proyecto propuesto son el resultado de los comentarios del público y de la divulgación de alcance a la comunidad realizada como parte de la circulación del Borrador del EIR, llevada a cabo de conformidad con la Sección 15105 de las Directrices de la CEQA. Dichas modificaciones no se considerarían "información nueva significativa" de conformidad con la Sección 15088.5 de las Directrices de la CEQA, dado que las modificaciones se han realizado en partes de la alineación del Proyecto propuesto que ya se han descrito en el Borrador del EIR y se han realizado como resultado de un extenso debate y divulgación pública, de modo que no se ha privado al público de ninguna oportunidad significativa de hacer comentarios sobre algún efecto ambiental adverso sustancial del proyecto propuesto o de alguna forma factible de mitigar o evitar dicho efecto. Como se muestra en la Sección 5.0 Correcciones y Adiciones de este EIR Final, las refinaciones al proyecto propuesto no alterarían las conclusiones del Borrador del EIR con respecto a los impactos potencialmente significativos del proyecto propuesto, ni traerán consigo impactos ambientales significativos nuevos o sustancialmente más significativos.

1.2 PROCESO DE REVISIÓN AMBIENTAL Y DIVULGACIÓN DE ALCANCE A LA COMUNIDAD

Notificación de la Preparación y Reuniones sobre el Alcance

De conformidad con el artículo 15082 de las Directrices de la CEQA, se preparó y se distribuyó un Aviso de Preparación (NOP) para notificar a las agencias, organizaciones y personas que Metro tenía previsto preparar un Borrador del EIR, y para solicitar opiniones sobre el análisis ambiental que se realizaría. El período de comentarios de 45 días comenzó el 1 de octubre de 2020 y concluyó el 16 de noviembre de 2020 para un período de comentarios de 46 días. Como parte del proceso para establecer el alcance del EIR, la información del proyecto también se puso a disposición del público en línea a través de dos medios principales: 1) una reunión virtual de "puertas abiertas"; y 2) una reunión virtual sobre el alcance. Las partes revisoras y el público en general tuvieron acceso a la reunión virtual de puertas abiertas durante

todo el periodo de revisión pública. Se pudo acceder a la reunión virtual de puertas abiertas y a la reunión virtual sobre el alcance en línea a través de la página web del proyecto de Metro en metro.net/aerialrapidtransit. El NOP y la hoja informativa del proyecto se publicaron en a reunión virtual de puertas abiertas, y la reunión virtual sobre el alcance se ofreció en inglés, español y cantonés.

La reunión virtual en línea se llevó a cabo el 22 de octubre de 2020 e incluyó las generalidades del proyecto propuesto, una descripción general del proceso de la CEQA y el cronograma del proyecto para la revisión sobre el ambiente. El público también pudo enviar preguntas y comentarios durante la reunión en línea. Tras la reunión sobre el alcance, se publicó una grabación de la misma en la página web de Metro.

En total, se recibieron 305 comentarios en respuesta al NOP, de los cuales 8 correspondían a organismos, 20 a organizaciones, 226 a comentarios de personas y 51 a la reunión virtual sobre el alcance en línea. Además, se calcula que 741 personas visitaron la reunión virtual de puertas abiertas y 75 asistieron a la reunión virtual sobre el alcance en línea. El NOP y los comentarios públicos recibidos durante el período de revisión de 46 días para el NOP se incluyen en el Apéndice A del Borrador del EIR.

El NOP incluyó dos posibles alternativas de alineación que se estaban considerando para el proyecto propuesto: la Alternativa de Spring Street y la Alternativa de Broadway. Tras los comentarios recibidos durante el proceso de alcance, se está considerando a la Alternativa de Broadway está siendo considerada como el proyecto propuesto. La Alternativa de Spring Street se trata en la Sección 4.0 Alternativas, del Borrador EIR.

Periodo de Revisión Pública del Borrador del EIR

Tras el período de consulta pública sobre el alcance y la publicación del NOP, Metro comenzó a preparar el Borrador del EIR. El 17 de octubre de 2022, Metro publicó el Borrador del EIR del proyecto propuesto para un período de revisión pública de 60 días que finalizó el 16 de diciembre de 2022. El 15 de noviembre de 2022, Metro extendió el período de revisión pública 30 días adicionales para un período de revisión pública de 90 días que finalizó el 17 de enero de 2023. El aviso de la publicación del Borrador del EIR, la extensión del período de revisión pública y las reuniones públicas se proporcionaron a los organismos, agencias y partes interesadas de varias maneras en cumplimiento de la CEQA, lo cual se detalla en el Apéndice A, Informe de Divulgación Pública sobre el Alcance, del EIR Final.

Metro llevó a cabo un total de ocho reuniones públicas inmediatamente antes, durante y después del período de revisión pública de 90 días del Borrador del EIR, incluyendo dos sesiones informativas comunitarias antes de la publicación del Borrador del EIR. Después de la publicación del Borrador del EIR para su revisión pública, Metro llevó a cabo dos talleres informativos (uno virtual y uno en persona), y cuatro audiencias públicas (dos virtuales y dos en persona). En todos los talleres informativos y las audiencias públicas se ofrecieron servicios de interpretación en español, cantonés y mandarín y, tras la solicitud de un intérprete de taishanés, en las dos últimas audiencias públicas también ofrecieron servicios de interpretación en taishanés. Metro también proporcionó materiales en inglés, español, chino (tradicional) y chino (simplificado), tanto en material impreso en las reuniones públicas en persona, como electrónicamente en la página web del proyecto de Metro y en el sitio web de la ley SB 44.

Se estima que 715[1] asistentes participaron en las ocho reuniones públicas. Metro recibió 1,132 comentarios durante el período de revisión pública del Borrador del EIR a través del correo postal de

[1] El número total de asistentes se basa en los asistentes al webinar de Zoom para las reuniones virtuales, y en las hojas de registro para las reuniones en persona. Dado que los asistentes a las reuniones en persona no estaban obligados a registrarse, es posible que las estimaciones no reflejen el número total real de asistentes a las reuniones en persona.

Estados Unidos, correo electrónico, buzón de voz, y mediante la presentación de comentarios escritos y u orales en las cuatro audiencias públicas.

Para obtener información detallada sobre el período de revisión pública del Borrador del EIR, por favor consulte el Apéndice A, Informe de Divulgación Pública sobre el Alcance, de este EIR Final. Para obtener copias de todos los comentarios públicos recibidos sobre el Borrador del EIR durante el período de revisión pública, consulte el Apéndice B Transcripciones de Audiencias Públicas, así como el Apéndice C Comentarios Públicos sobre el Borrador del EIR, de este EIR Final; y para obtener respuestas a los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR, consulte la Sección 6.0 Respuestas a los Comentarios.

Antes de la publicación del EIR Final, Metro organizó dos reuniones públicas previas a la publicación del EIR Final para brindar información actualizada sobre el proyecto propuesto, una de las cuales se realizó virtualmente a través de Zoom webinar y la otra se realizó en persona en el área del proyecto. Los materiales y la información del proyecto se proporcionaron en la reunión en persona y en el sitio web de Metro en inglés, español, chino (tradicional) y chino (simplificado). Se proporcionaron servicios de interpretación en inglés, español, mandarín, cantonés, y taishanés. Una vez que se hayan completado el EIR Final y otros documentos requeridos, la Junta Directiva de Metro puede adoptar las conclusiones relacionadas con los efectos ambientales del proyecto propuesto después de la implementación de medidas de mitigación, así como certificar el EIR Final y aprobar el proyecto propuesto.

1.3 OBJETIVOS DEL PROYECTO

El propósito general del proyecto propuesto consiste en proporcionar una conexión de traslado directo entre la estación LAUS y la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas, y también busca mejorar la conectividad para las comunidades circundantes mediante la vinculación a los parques Los Angeles State Historic Park y Elysian Park, y los barrios situados a lo largo de la alineación propuesta y el sistema de transporte regional de rápido crecimiento de la región en LAUS. El Transporte Rápido Aéreo (ART) es una forma de transporte probada, de cero emisiones, segura, sostenible, de gran capacidad y altamente eficiente que funcionaría tanto como un sistema fiable de transporte rápido como un conector de primer y último tramo. El proyecto propuesto funcionaría diariamente para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles.

Los objetivos del proyecto propuesto son los siguientes:

1. Ampliar las opciones de movilidad para los usuarios del transporte público a través de una conexión directa entre la estación LAUS y Dodger Stadium, un centro de eventos regional.
2. Atraer a nuevos usuarios de transporte público al sistema de Metro a través de una experiencia única de un sistema de transporte aéreo que brinda una conexión con Dodger Stadium.
3. Mejorar la experiencia de los visitantes del Dodger Stadium proporcionando un acceso alternativo eficiente, de gran capacidad y más rápido al Dodger Stadium.
4. Mejorar la seguridad de los barrios adyacentes al Dodger Stadium reduciendo el número de vehículos en la zona.
5. Reducir la contaminación relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) al reducir el congestionamiento vehicular en Dodger Stadium y alrededor de él, así como en las calles del barrio, en las arterias viales y en las autopistas durante los días de juego y de eventos especiales.

6. Aumentar la conectividad de las personas con el centro de transporte público de la región de la estación LAUS y la propiedad del Dodger Stadium.
7. Mejorar la experiencia de los pasajeros del transporte público proporcionando vistas escénicas únicas del área de Los Ángeles a los pasajeros del ART y a los seguidores de los Dodgers.
8. Llevar un sistema de transporte aéreo de clase mundial al área de Los Ángeles.
9. Mejorar la conectividad de la comunidad proporcionando acceso peatonal y de transporte de primera/última milla a áreas que han estado históricamente desatendidas, incluyendo los parques Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
10. Identificar oportunidades de tarifas comparables, asequibles y accesibles para la comunidad y el acceso a Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
11. Minimizar la huella medioambiental del proyecto mediante la integración de características de sostenibilidad y diseño respetuoso del medio ambiente en los materiales, la construcción, las operaciones y el mantenimiento del proyecto propuesto.
12. Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire.
13. Maximizar la alineación del proyecto a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimizar los requisitos de los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros

1.4 GENERALIDADES DEL PROYECTO

El Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles que ha sido propuesto conectaría la estación Los Angeles Union Station (LAUS) con la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas. El proyecto propuesto también incluiría una estación intermedia en la entrada que está en el extremo sur del Los Angeles State Historic Park. El proyecto propuesto proporcionaría una opción de transporte rápido aéreo (ART) para los visitantes del Dodger Stadium, a la vez que abriría un acceso entre la propiedad del Dodger Stadium, las comunidades circundantes, incluyendo Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park y Solano Canyon, al sistema de transporte regional accesible en la estación LAUS. El sistema de góndolas aéreas tendría una longitud aproximada de 1.2 millas (1.93 km) y constaría de cables, tres estaciones para pasajeros, una intersección que no sería para pasajeros, torres y cabinas de góndolas. Una vez completado, el proyecto propuesto tendría una capacidad máxima de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección, y el tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente siete minutos. El proyecto propuesto brindaría mejoras peatonales, incluyendo mejoras en las instalaciones y en el paisaje, así como servicios en Los Angeles State Historic Park. El sistema de transporte ART tiene la capacidad de superar los problemas de pendientes y elevación entre la estación LAUS y el Dodger Stadium; asimismo, proporcionaría una conectividad de transporte segura de gran capacidad en el área del proyecto, de cero emisiones y respetuosa del medio ambiente, la cual reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas. El proyecto propuesto funcionaría

diariamente para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles.

Hay sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, que se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven. El proyecto propuesto emplearía un sistema de góndolas desmontable tricable (también conocido como "3S").[2] Las cabinas del sistema de góndolas 3S transportan aproximadamente de 30 a 40 pasajeros, que son más que los de los sistemas monocable, lo que permite una mayor capacidad de transporte de pasajeros. Al igual que los sistemas utilizados en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia), se espera que el proyecto propuesto ofrezca un viaje más fluido y estable que un sistema monocable.

1.5 UBICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto propuesto se encuentra en la ciudad de Los Ángeles, al noreste del centro de Los Ángeles. La Figura 1-1 muestra la ubicación regional del proyecto propuesto. El proyecto propuesto comenzaría junto a la estación LAUS y El Pueblo de Los Angeles (El Pueblo), y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park. El proyecto propuesto incluiría tres estaciones, una intersección que no sería para -pasajeros y tres torres de soporte de cables a ubicados lo largo de la alineación. Como se muestra en la Figura 1-2, el proyecto propuesto se situaría generalmente dentro del derecho de paso público (ROW), o en una propiedad pública, siguiendo la calle Alameda Street y continuando luego por la calle Spring Street en dirección noreste a través de la comunidad de Chinatown hasta la esquina que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park. La alineación continuaría hacia el noreste, sobre el borde poniente del Los Angeles State Historic Park y la Línea L (Dorada) de la Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) hasta la intersección de las vialidades North Broadway y Bishops Road. En esta intersección, la alineación del proyecto propuesto cambiaría de dirección y continuaría hacia el noroeste, sobre el camino Bishops Road, hacia su final en el estadio Dodger Stadium, ubicado en la comunidad de Elysian Park. La Figura 1-2 proporciona una visión general de la ubicación del proyecto propuesto, y la Figura 1-3 proporciona una visión general de la alineación del proyecto propuesto.

1.6 COMPONENTES Y ALINEACIÓN DEL PROYECTO PROPUESTO

La "alineación" del proyecto propuesto incluye los cables y cabinas suspendidas sobre el nivel siguiendo la posición de los componentes del proyecto a lo largo de la alineación propuesta, desde la Estación de Alameda hasta la Estación de Dodger Stadium. La alineación propuesta del proyecto y los tamaños, anchos, diseños, ubicaciones y alturas de los componentes del proyecto son aproximados y pueden cambiar ligeramente durante el diseño final en función de los derechos discrecionales, las revisiones y las aprobaciones requeridas para la implementación del proyecto propuesto.

La alineación del proyecto propuesto mediría aproximadamente 1.2 millas (1.93 km), comenzando cerca de El Pueblo y LAUS en la calle Alameda Street. La Estación de Alameda propuesta se construiría sobre Alameda Street entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue, adyacente a la Placita de Dolores y a la

[2] La nomenclatura de este sistema deriva de la palabra alemana "seil", que se traduce al español como "cuerda". De ahí que los sistemas de góndolas desmontables tricables se conozcan como sistemas "3S", debido al uso de tres "cuerdas" o cables.

planeada explanada de la estación LAUS. La ubicación de la Estación de Alameda fue seleccionada porque maximiza la alineación propuesta sobre el derecho de paso público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos de las propiedades privadas. La ubicación de la Estación de Alameda también fue seleccionada debido a su alta visibilidad y proximidad a LAUS y El Pueblo, su acceso peatonal seguro y conveniente hacia y desde la terminal de pasajeros de LAUS y El Pueblo, y porque está adyacente al espacio público para el acceso de pasajeros. La ubicación también es compatible con los planes de Metro en el LAUS, incluyendo el proyecto previsto para las mejoras de la explanada y el espacio frontal de LAUS. También se le considera por minimizar el impacto en los recursos históricos y arqueológicos.

Desde la Estación de Alameda, la alineación del proyecto propuesto se mantendría principalmente sobre el derecho de paso público (ROW) y propiedad pública, con partes que pasarían sobre propiedad privada, y viajaría hacia el norte a lo largo de Alameda Street hasta la Torre de Alameda propuesta, que se construiría en el Triángulo de Alameda, una parte del derecho de paso de la ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Street.

Desde la Torre de Alameda, la alineación del proyecto propuesto continuaría hacia el norte a lo largo de Alameda Street y cruzaría Alpine Street. La Torre de Alpine propuesta se construiría en la esquina de Alameda Street y Alpine Street, en propiedad de la Ciudad. En el proceso de selección de las ubicaciones de las torres, el proyecto propuesto da prioridad al uso de la propiedad pública y minimiza la adquisición de terrenos privados, y también tiene en cuenta la relación del proyecto propuesto con los usos del suelo de áreas adyacentes existentes y potenciales en el futuro. Entre los aspectos técnicos sobre la ubicación de las torres también se incluyen la optimización de la altura de las torres y la minimización del número de torres. Además, el proyecto propuesto limita la curvatura de las torres a menos de dos grados.

Desde la Torre de Alpine, la alineación del proyecto propuesto seguiría el derecho de paso público y continuaría sobre la Línea L (dorada) elevada del Metro. Al norte de College Street, Alameda Street se convierte en Spring Street, y la alineación propuesta seguiría generalmente Spring Street en una trayectoria noreste hasta llegar al extremo sur del parque Los Angeles State Historic Park, donde la estación propuesta de Chinatown/State Park se construiría parcialmente en el derecho de paso de la Ciudad y parcialmente dentro de los límites del Los Angeles State Historic Park. La ubicación de la estación Chinatown/State Park minimiza el espacio ocupado por el proyecto propuesto dentro del Los Angeles State Historic Park.

La alineación cruza el borde poniente del Los Angeles State Historic Park y las vías de la Línea L (Dorada) del Metro. Con la ubicación de la Estación de Chinatown/State Park se evitan las propiedades privadas adyacentes, a la vez que se mantiene el acceso al transporte para las comunidades circundantes dentro de un radio de media milla (800 m), incluyendo el parque, Chinatown, Mission Junction, incluyendo William Mead Homes, Los Angeles River y North Broadway.

La alineación del proyecto propuesto continuaría hacia el norte, hacia la intersección de North Broadway y Bishops Road. La intersección de Broadway Junction estaría localizada en la esquina norte de la intersección de North Broadway y Bishops Road (1201 North Broadway). Desde Broadway Junction, la alineación del proyecto propuesto continuaría hacia el noroeste, principalmente a lo largo de Bishops Road, con partes que pasarían sobre propiedad privada, cruzando sobre la SR-110 hacia el Dodger Stadium. La Torre del Estadio propuesta se ubicaría en una propiedad privada en la ladera que está al norte de Stadium Way, entre el camino de entrada al Dodger Stadium y la SR-110. La terminal norte del

sistema sería la misma que la del proyecto propuesto y estaría ubicada en un aparcamiento propiedad de Dodger Stadium, donde se construiría la estación.

Estación de Alameda

La Estación de Alameda estaría situada en Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar E. Chavez Avenue. Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (53 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto, con el andén de abordaje de pasajeros aproximadamente a 31 pies (9.4 m) arriba de la calle Alameda Street. Los elementos de circulación vertical (es decir, ascensores, escaleras mecánicas, escaleras) para el acceso de los peatones, que también servirían como zonas de cola de la estación, comenzarían a nivel al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo, al poniente, en un área actualmente utilizada como aparcamiento y zona de carga para El Pueblo. En el oriente, los elementos de circulación vertical estarían al nivel del suelo desde la explanada planeada de LAUS. La instalación de los elementos de circulación vertical podría incluir el retiro de aproximadamente 12 árboles, la eliminación del aparcamiento y la carga de El Pueblo, y la creación de jardines e instalaciones.

Torre de Alameda

La Torre de Alameda se ubicaría en el Triángulo de Alameda, un derecho de paso de la Ciudad situada entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue, que consiste en un pequeño espacio verde flanqueado en todos sus lados por vialidades. La Torre de Alameda tendría 195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el -suelo. En la Torre de Alameda se requeriría eliminar aproximadamente 10 árboles y vegetación. En la implementación de la Torre de Alameda se reutilizarían e integrarían los adoquines existentes en el Triángulo de Alameda y se actualizaría el paisaje y las instalaciones del Triángulo de Alameda.

Torre de Alpine

La Torre de Alpine se ubicaría en un terreno que es propiedad de la Ciudad y que actualmente se utiliza como aparcamiento no público para vehículos de la Ciudad, en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada). La Torre de Alpine tendría 195 pies (59 m) de altura en su punto más alto, con el cable suspendido a 175 pies (53 m) del suelo. La Torre de Alpine también incluiría la creación de jardines e instalaciones cerca de la base de la torre.

Estación de Chinatown/State Park

La Estación Chinatown/State Park estaría situada junto a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park. La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, mientras que la parte norte de la estación se integraría al límite sur del parque Los Angeles State Historic Park. La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de altura en su punto más alto, con el andén de abordaje de pasajeros a unos 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo. El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el mezzanine, mediante ascensores y escaleras. Estaría compuesta por tres niveles, los ascensores y las escaleras de la planta baja llevarían a un mezzanine de 27 pies (8 m) sobre el nivel del suelo, y las rampas de la zona de colas llevarían al andén de abordaje, que está a 50 pies (15 m) sobre el nivel del -suelo.

La Estación de Chinatown/State Park también incluiría servicios en el parque, incluyendo aproximadamente 740 pies cuadrados (65 m2) de espacios concesionarios, 770 pies cuadrados (72 m2) para baños y una pasarela cubierta de 220 pies cuadrados (20 m2) que conectaría a los espacios concesionarios con los baños. Además, la Estación Chinatown/State Park incluiría un centro de movilidad donde los pasajeros podrían tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas. Entre las mejoras en el acceso peatonal se podrían incluir mejoras peatonales entre la estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación de Chinatown/State Park, en concordancia con el plan Connect US Action Plan, incluyendo mejoras en las instalaciones y el paisaje, estructuras de sombra y posibles asientos, así como elementos de apoyo al futuro puente peatonal y para bicicletas de Los Angeles State Historic Park. Para la estación de Chinatown/State Park, se requeriría retirar aproximadamente 30 árboles y vegetación; sin embargo, incluiría la creación de paisajes e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito. Para cumplir con los requisitos de los derechos aéreos para el proyecto propuesto se requeriría retirar además aproximadamente 51 árboles dentro del Los Angeles State Historic Park; sin embargo, el proyecto propuesto incluiría colocar árboles de reemplazo. La estación de Chinatown/State Park proporcionaría acceso de los pasajeros a Chinatown, a Los Angeles State Historic Park y a los barrios y usos del suelo cercanos, incluyendo el barrio de Mission Junction, que incluye el complejo de viviendas públicas William Mead Homes.

Broadway Junction

La intersección de Broadway Junction es un entronque o intersección que no es para -pasajeros y que estaría localizado donde se cruzan North Broadway y Bishops Road. La intersección estaría localizada principalmente en propiedad privada, con una porción de la intersección y la infraestructura del cableado en voladizo y elevada sobre el derecho de paso publico. El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido. La intersección de Broadway Junction tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto, con la plataforma a unos 50 pies (15 m) sobre el suelo. Se instalarían elementos de circulación vertical (es decir, ascensores y escaleras) en el lado noroeste de la intersección para el acceso del personal y de mantenimiento del andén. Para Broadway Junction se requeriría eliminar aproximadamente 25 árboles y vegetación.

Torre del Estadio

La Torre del Estadio se situaría en la ladera de una propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la puerta de acceso Downtown Gate y la SR-110, y tendría una altura de 179 pies (55 m) con el cable suspendido a 159 (48 m) pies sobre el suelo. Para la Torre del Estadio también sería necesario eliminar aproximadamente 10 árboles y vegetación; sin embargo, estas obras incluirían la implementación de paisajismo cerca de la base de la torre. Para la zona de espaciamiento contra incendios alrededor de la Torre del Estadio, sería necesario retirar vegetación y aproximadamente 45 árboles significativos.

Estación de Dodger Stadium

La estación del Estación de Dodger Stadium estaría situada en la parte sureste de la propiedad del Estación de Dodger Stadium, cerca de la puerta de acceso Downtown Gate. Esta estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto. Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de

cola de pasajeros también a nivel. La Estación de Dodger Stadium incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos. Las cabinas se trasladarían entre el andén de la estación y la zona subterránea mediante un ascensor de cabinas. Los controles y aparcamientos automatizados gestionarían el proceso de almacenamiento de las cabinas o su devolución al servicio. Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación de Dodger Stadium y ahí se almacenarían.

Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación. La Estación de Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos

La Estación de Dodger Stadium estaría adyacente al Dodger Stadium, en una parte del aparcamiento existente. El proyecto propuesto proporcionaría un centro de movilidad en el que, fuera de los periodos de los partidos, los pasajeros puedan tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas y taquillas individuales para bicicletas, para acceder a Elysian Park y otros barrios cercanos, incluyendo Solano Canyon. El Patrocinador del Proyecto se coordinaría con Los Angeles Dodgers para mantener la seguridad en el Dodger Stadium y en las áreas de la superficie de los aparcamientos.

Para la instalación de la estación de Dodger Stadium, se requeriría retirar lugares de aparcamiento y aproximadamente 33 árboles y vegetación; sin embargo, incluiría la instalación de paisajismo.

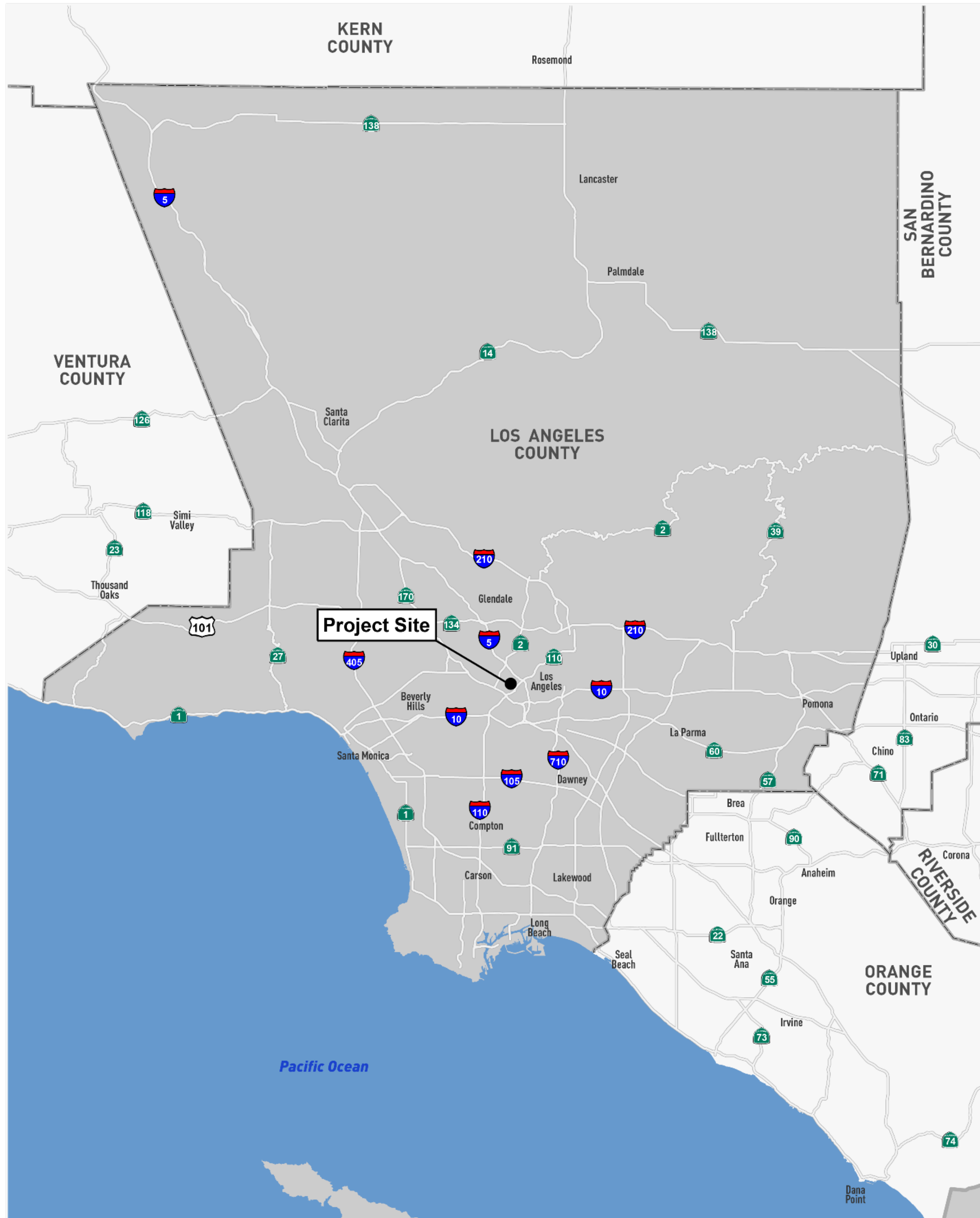


Figura 1-1: Mapa de Ubicación Regional



Figura 1-2: Ubicación del Proyecto Propuesto

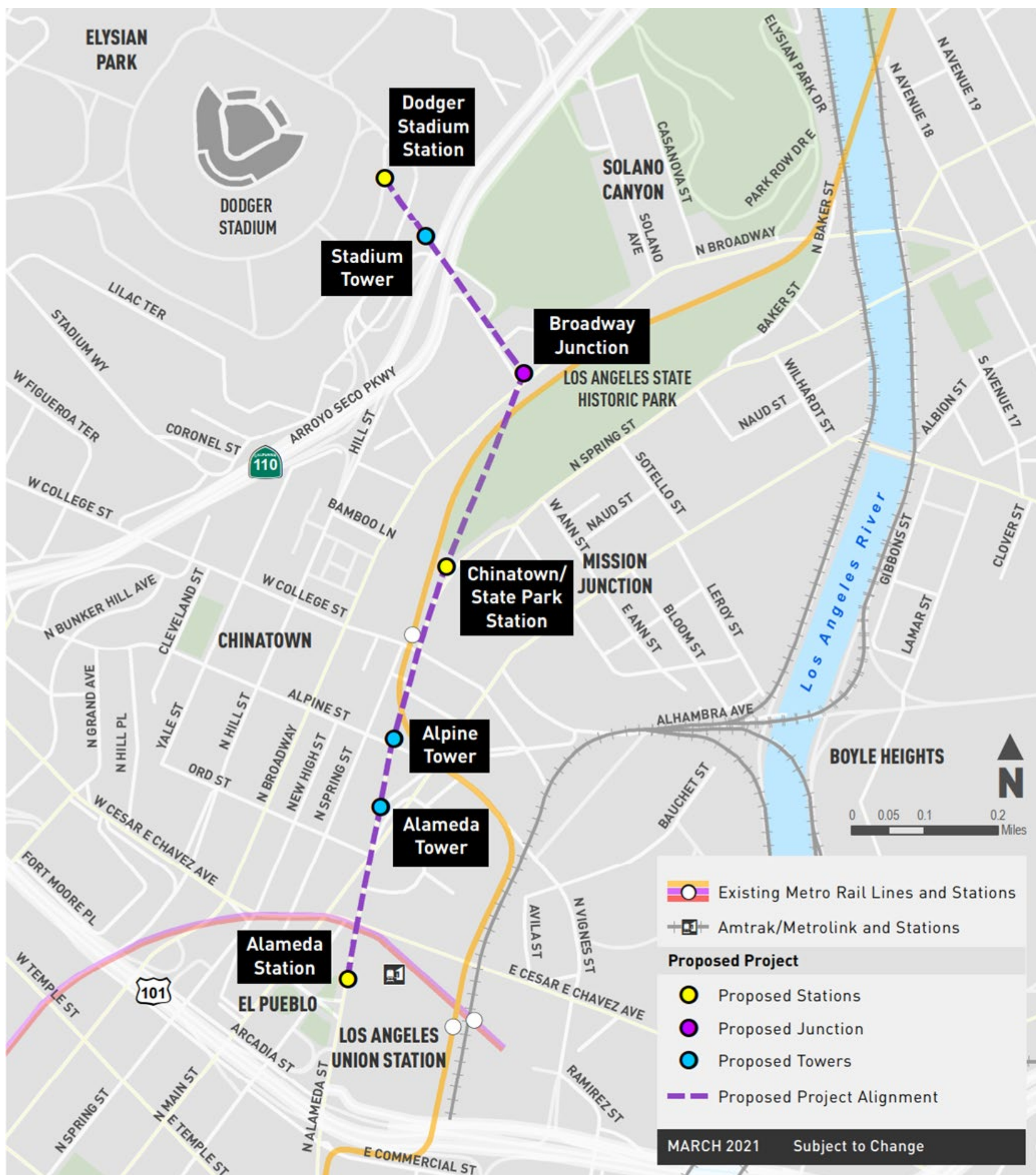


Figura 1-3: Alineación del Proyecto Propuesto

1.7 OPERACIONES DEL SISTEMA

Logística de Operación Típica

Durante las operaciones, las cabinas viajarían en un bucle continuo entre la Estación de Alameda y la Estación de Dodger Stadium. Las cabinas pasarían por las estaciones de pasajeros a aproximadamente un pie por segundo (0.3 m/seg) que equivale a menos de 1 milla por hora (1.6 km/h) para permitir el abordaje y desembarque. Si fuera necesario, una cabina podría detenerse para facilitar el abordaje de pasajeros. Después de que las cabinas pasen por las zonas de abordaje/desembarque, las puertas se cerrarían y las cabinas acelerarían para igualar la velocidad de la línea del cable de arrastre antes de volver a engancharse al cable de arrastre.

En la Estación de Alameda, las cabinas que llegan (en dirección sur) desacelerarían, las puertas se abrirían y los pasajeros desembarcarían. Las cabinas darían una vuelta en U en la estación antes de pasar por la zona de abordaje (para los pasajeros en dirección norte), serían abordadas por los pasajeros (si los hubiera), cerrarían las puertas y luego acelerarían para volver a engancharse al cable de arrastre.

En la Estación de Chinatown/State Park, las cabinas se separarían del cable y desacelerarían hasta la velocidad de la estación. Dado que en esta estación se proporcionaría acceso a los pasajeros, las cabinas desacelerarían a aproximadamente un pie por segundo (0.3 m/seg) que equivale a menos de 1 milla por hora (1.6 km/h) y las puertas se abrirían. Tras pasar por las zonas de abordaje y desembarque, las puertas de las cabinas se cerrarían y éstas acelerarían hasta alcanzar la velocidad de la línea y se volverían a enganchar al cable de arrastre.

En Broadway Junction, donde no se propone el abordaje y desembarque de pasajeros, las cabinas se separarían del cable de arrastre, desacelerarían a una velocidad de aproximadamente seis mph (10 km/h), girarían ligeramente para seguir la alineación, y luego volverían a acelerar y a unirse al cable de arrastre. Los sistemas de la Estación de Alameda a Broadway Junction y de Broadway Junction a la Estación de Dodger Stadium se unen en Broadway Junction. Cuando las cabinas se separan del cable de arrastre en Broadway Junction, su movimiento de un cable de arrastre a otro no sería perceptible para los pasajeros.

En la Estación de Dodger Stadium, las cabinas desacelerarían, las puertas se abrirían y los pasajeros desembarcarían. Dado que la Estación de Dodger Stadium sería una estación final, las cabinas realizarían un giro en U en la estación antes de pasar por la zona de abordaje (para los pasajeros en dirección sur), serían abordadas por los pasajeros (si los hubiera), cerrarían las puertas, y luego acelerarían y volverían a engancharse al cable de arrastre. Como se ha descrito anteriormente, las cabinas de las góndolas entrarían, atravesarían y saldrían de las estaciones bajo un control totalmente automatizado. Para la operación del proyecto propuesto se requerirían aproximadamente 20 personas. El personal de las estaciones estarían en cada una de ellas para garantizar un abordaje seguro o para detener el movimiento, si fuera necesario. El personal también se encargaría de la interacción con los clientes y de su observación; si un pasajero necesita asistencia especial, un miembro del personal puede ralentizar o detener una cabina. Un operador que está por separado estaría en una cabina de control y supervisaría las pantallas, que mostrarían las actividades en cada cabina y estación, así como los controles del sistema.

Colas y Revisión de Boletos/Pasajes

Las zonas de colas se construirían en cada una de las estaciones y, si fuera necesario, junto a las estaciones, para proporcionar un lugar de reunión a los pasajeros que esperan para entrar en las estaciones, evitando así la aglomeración de pasajeros en las aceras y los pasillos cerca de las estaciones. Las colas para la Estación de Alameda se producirían en la zona prevista de la explanada de la estación LAUS, en el lado oriente de Alameda Street, y al norte de la Placita de Dolores en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo en el lado poniente de la Alameda Street. En la Estación de Chinatown/State Park, las colas se producirían en el mezzanine y en los niveles de los andenes de abordaje. En la Estación de Dodger Stadium, el área de colas estaría ubicada en el lado norte de la estación, en un área designada para colas que estaría adyacente a la estación.

La venta de boletos para el proyecto propuesto utilizaría un sistema de tarjetas con chip o boletos electrónicos que podrían comprarse y guardarse en un dispositivo móvil personal. El uso de este tipo de tecnologías permitiría verificar el pago del boleto sin contacto en las estaciones. Los viajeros comprarían su boleto antes de entrar en el andén y los pagos de las tarifas se verificarían mediante un lector/escáner de tarjetas.

Señalización

Al igual que otros proyectos de transporte que incorporan señalizaciones, el proyecto propuesto incluiría señalización para apoyar la orientación de los pasajeros del transporte, incluyendo información sobre las conexiones de transporte y otra información importante para facilitar el uso del transporte. Se prevé que la financiación privada del proyecto propuesto se sustente en los derechos de nombre del proyecto y en los ingresos por patrocinios, y dichos patrocinadores serían reconocidos en las señalizaciones del proyecto, que se diseñaría de conformidad con los requisitos de aprobación aplicables del Metro, la Ciudad y el Estado. Dicha señalización puede incluir señales de identificación y otras señales estáticas, pantallas digitales electrónicas y/o tableros de diodos emisores de luz (LED) con mensajes cambiantes que incluyan información de los traslados y otros tipos de contenido, los cuales pueden tener publicidad fuera del sitio que genere ingresos para apoyar los costos y las operaciones del sistema de transporte. La señalización digital se limitaría a la Estación de Alameda y la Estación de Dodger Stadium. La señalización se integraría arquitectónicamente en el diseño del sistema del ART, incluyendo sus estaciones, la intersección, las torres y las cabinas. No se propone señalización digital en el exterior de las cabinas. La señalización propuesta para el exterior de las cabinas es la señalización estática y no iluminada de los derechos de nombre. Además, la señalización direccional y peatonal se colocaría de manera adyacente y a lo largo del proyecto propuesto según sea necesario para facilitar el acceso y la seguridad, incluso a lo largo de las mejoras peatonales entre la Estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la conexión peatonal entre la Estación de Dodger Stadium y el Dodger Stadium en sí. La señalización del proyecto se iluminaría mediante luces externas de bajo nivel, iluminación interna o luz ambiental. Las luces exteriores se dirigirían hacia los letreros para minimizar el resplandor fuera del sitio. La señalización estaría en conformidad con todos los requisitos aplicables del Código Municipal de Los Ángeles (LAMC), y de acuerdo con el LAMC, la intensidad de la iluminación será minimizada para evitar impactos negativos a las propiedades residenciales adyacentes.

Alumbrado

El alumbrado del proyecto incluiría una iluminación de bajo nivel con fines de seguridad y de orientación que estaría dentro y junto a las estaciones, la intersección, las torres, dentro de las cabinas, en la circulación vertical y en las zonas de venta de boletos, revisión de boletos y colas. Además, en las estaciones, la intersección y las torres se instalaría iluminación de bajo nivel para hacer resaltar la señalización, los elementos arquitectónicos, el paisaje, las plazas peatonales adyacentes, el centro de movilidad de la Estación de Chinatown/State Park y el posible centro de movilidad de la Estación de Dodger Stadium. También se instalaría iluminación debajo de las estaciones elevadas y de la intersección. La iluminación para las mejoras de acceso peatonal — incluyendo las mejoras peatonales entre la estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la conexión peatonal entre la Estación de Dodger Stadium y el Dodger Stadium en sí — incluiría nuevas luces de postes para fines de seguridad y orientación, así como iluminación de bajo nivel para hacer resaltar la señalización y el paisaje.

La iluminación sería de bajo nivel y se integraría principalmente en los elementos arquitectónicos. El alumbrado exterior se protegería o se dirigiría hacia las áreas a iluminar para limitar el exceso de iluminación a las propiedades adyacentes y los demás usos fuera del sitio, y cumpliría con todas las normas de iluminación aplicables del LAMC.

Mantenimiento

El proyecto propuesto requeriría un mantenimiento rutinario que sería realizado por el operador del sistema. El sistema en general se observaría diariamente como parte de la rutina de puesta en marcha.

Las actividades de mantenimiento rutinarias se realizarían generalmente durante los períodos nocturnos u otros tiempos de inactividad programados. El mantenimiento de las cabinas y de sus agarraderas y perchas asociadas se realizaría en el taller de la Estación de Dodger Stadium. Se proporcionaría una cabina de transporte de trabajo para facilitar los trabajos en el equipo de la torre. Las actividades anuales de mantenimiento pueden requerir que una grúa tenga acceso a las ubicaciones de las torres, por lo que es posible requerir el cierre temporal de los carriles de tráfico.

Los calendarios de mantenimiento de los cables se determinarían mediante una combinación de diseño del sistema con una supervisión periódica. El cable de arrastre tendría que ser sustituido aproximadamente cada cinco a 10 años. Esto requeriría el tendido de un nuevo cable de arrastre, lo que llevaría hasta dos semanas.

Periódicamente, el sistema se sometería a pruebas formales según lo prescrito por las normas de Cal/OSHA y las normas correspondientes sobre góndolas. Las normas exigen que estas pruebas formales se realicen al menos cada siete años. Se prevé que el sistema se cierre a los usuarios durante un máximo de dos días durante las pruebas formales.

La energía de respaldo vendría del almacenamiento de baterías situado en cada estación y torre, y de la intersección que no es para pasajeros. El sistema de almacenamiento de baterías se probaría periódicamente y proporcionaría energía de respaldo para permitir que se descargue el sistema en caso de un fallo en la red eléctrica.

Sistemas de Seguridad y Elementos Auxiliares

El proyecto propuesto se diseñaría para minimizar las interrupciones operativas derivadas de problemas con los equipos, los cuales son frecuentemente predecibles y prevenibles. El proyecto propuesto se enfocaría en evitar tales problemas con mantenimiento preventivo y equipos redundantes.

Las interrupciones operativas derivadas de problemas con los equipos se reducirían al mínimo con un diseño robusto y un mantenimiento periódico y preventivo. El diseño robusto es un enfoque en el que se incorporan al sistema factores de diseño adicionales una vez que se han establecido los requisitos del diseño. Para programar el mantenimiento preventivo y periódico se tendrá en cuenta la información de otros sistemas modernos de transporte rápido aéreo urbano, así como el historial de funcionamiento de este sistema. Al combinar la experiencia de otros sistemas con los datos históricos del funcionamiento de este sistema, se obtendría un programa de mantenimiento evolutivo y robusto. Los documentos reflejarían las actividades diarias, semanales, mensuales y anuales. Las actividades diarias se enfocarían principalmente en inspecciones para verificar el funcionamiento normal de los componentes antes de las operaciones para el público. Las actividades a más largo plazo se enfocarían generalmente en el mantenimiento y la sustitución o reconstrucción de componentes. Las recomendaciones de mantenimiento, incluyendo los procedimientos de inspección y las actividades programadas, deben ser proporcionadas por el proveedor del equipo. Cal/OSHA, la autoridad responsable de regular los teleféricos de pasajeros en California, requiere que dichas recomendaciones se cumplan.

Teniendo en cuenta la posibilidad de que surjan problemas mecánicos que podrían interrumpir las operaciones, se diseñarían e implementarían redundancias en el sistema. Entre los ejemplos de redundancias se incluye la instalación de dos motores independientes, de tal manera que si falla el motor principal, se utiliza el segundo motor para sacar a los pasajeros del sistema. Entre otras redundancias se podrían incluir elementos como ruedas de maniobra, frenos y cintas transportadoras.

Plan de Operaciones de Emergencia

Los procedimientos de seguridad y emergencia se dividirían en dos tipos: eventos personales y eventos relacionados con los equipos. El proyecto propuesto se diseñaría para minimizar las interrupciones del servicio derivadas de cualquiera de los dos tipos de eventos.

En el caso de eventos personales, como una situación médica, los operadores tendrían la capacidad de ponerse en contacto con el personal de seguridad local, de las fuerzas del orden u otros organismos de respuesta ante emergencias. Además del personal de cada estación, el sistema incluiría videovigilancia y comunicaciones de audio en cada estación y en cada cabina. Gracias a estas funciones, los operadores de la sala de control podrían ver y comunicarse con los pasajeros en cualquier momento de su viaje.

En las estaciones, la vigilancia también serviría para supervisar los equipos. Al observar las operaciones desde la sala de control, la supervisión de los equipos podría permitir que se atienda y resuelva más rápidamente cualquier alarma o fallo del sistema y podría facilitar la identificación de necesidades de mantenimiento no programadas. La videovigilancia en las torres se utilizaría principalmente para supervisar y hacer diagnósticos de los equipos.

Como parte del proyecto propuesto, se prepararía un plan de operaciones de emergencia que incluiría protocolos de respuesta ante emergencias y procedimientos de seguridad desarrollados conjuntamente

con el operador, el proveedor del sistema y las autoridades locales (por ejemplo, LAFD y LAPD). El plan tendría en cuenta una amplia gama de escenarios para los que se determinarían respuestas operativas predeterminadas. Además, el plan incluirá protocolos de comunicación con las autoridades locales para una mayor coordinación y más instrucciones.

El plan también actuaría ante el escenario poco probable de que el sistema no pudiera desplazarse para sacar a los pasajeros normalmente en las estaciones.

Los componentes del sistema estarían equipados con funciones de seguridad para garantizar la seguridad del sistema. Las puertas y entradas a las estaciones se cerrarían por la noche y estarían equipadas con dispositivos de seguridad para impedir la entrada de personal no autorizado. Las torres no tendrían puertas ni entradas de acceso al público y serían inaccesibles para el personal no autorizado. Las puertas de mantenimiento de la base de las torres estarán protegidas en todo momento y solo podrá acceder a ellas el personal autorizado. Los componentes del sistema estarán equipados con cámaras de seguridad para controlar la actividad en las estaciones, la intersección, las torres y en cada cabina.

Requisitos de Energía

Los requisitos de energía operativa pueden dividirse en dos categorías: operaciones normales y operaciones de emergencia. Los requisitos para suministrar la energía para el proyecto propuesto serían proporcionados por el Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles (LADWP), a través de una conexión a su red de energía, e incluiría la energía para operar el sistema de góndolas y los componentes del sistema que no son para góndolas (es decir, luces, ventilación, escaleras mecánicas, ascensores). Se calcula que el funcionamiento normal requiere un total de aproximadamente 2.5 megawatts de energía.

Los requisitos de energía para las operaciones de emergencia consisten en suministrar la energía necesaria para las operaciones en caso de un fallo de la red eléctrica. El proyecto propuesto incluiría la instalación de baterías de respaldo en cada estación, torre e intersección para proporcionar energía de respaldo que permita la descarga del sistema en caso de un fallo de la red eléctrica. La potencia total de reserva necesaria para permitir la descarga del sistema es de 1.4 megawatts.

Características de Sostenibilidad

El proyecto propuesto proporcionaría una opción de ART sostenible, de gran capacidad y de cero emisiones para los visitantes del Dodger Stadium, además del acceso entre el Dodger Stadium, las comunidades aledañas y el sistema de transporte regional disponible en Los Angeles Union Station. La tecnología del ART es silenciosa, y el proyecto propuesto reduciría las VMT y la congestión, lo que llevaría a reducir las emisiones de GEI y a mejorar la calidad del aire.

Las estaciones, intersecciones, torres y cabinas de las góndolas del proyecto propuesto incorporarían en la medida de lo posible características de eficiencia energética, sostenibilidad, eficiencia del uso de agua y residuos, así como de resiliencia. La intersección y las estaciones propuestas están diseñadas para ser instalaciones para aire libre, lo que permite que se recurra a estrategias de ventilación pasiva y proporciona acceso directo al aire libre y a la luz natural, a la vez que proporciona una sombra adecuada para proteger del calor. Las cabinas estarían ventiladas con el fin de mejorar la calidad del aire para los pasajeros.

La intención del diseño y la estrategia estructural de las estaciones y las torres también traen consigo una eficiencia de materiales. Las formas de las torres de chapa de acero se han diseñado como estructuras "monocasco", en las que la estructura, la forma y los acabados están unificados. Los materiales de las estaciones, la intersección y las torres serán de origen local siempre que sea posible, e incluirán contenido reciclado cuando sea posible. Los materiales de acabados de tonos claros también servirán para minimizar los efectos de isla de calor.

El proyecto propuesto sería diseñado para cumplir con todos los códigos estatales y locales aplicables, incluyendo las Ordenanzas de Construcción Ecológica y de Desarrollo de Bajo Impacto (LID) de la Ciudad de Los Ángeles.

Construcción

Se prevé que la construcción del proyecto propuesto comience en 2024 y dure aproximadamente 25 meses, incluyendo la construcción, la instalación de los cables y las pruebas del sistema. Los procedimientos detallados de construcción que se informan para los análisis de impacto ambiental se incluyen en los Supuestos la Construcción del Apéndice B del Borrador del EIR. A continuación se presenta un resumen de las actividades de construcción. Varios componentes del proyecto podrían construirse parcialmente de manera simultanea en el calendario, especialmente porque la construcción se llevaría a cabo en varios lugares que están físicamente separados.

La reubicación de los servicios públicos se llevaría a cabo antes de la construcción de los componentes del proyecto propuesto y se coordinaría directamente con los proveedores de servicios públicos. Una vez que se haya hecho la reubicación de los servicios públicos, se iniciaría la construcción. En los Supuestos la Construcción del Apéndice B del Borrador del EIR se incluye información detallada sobre la reubicación de los servicios públicos.

Durante la construcción, algunos espacios de aparcamiento del Dodger Stadium se cerrarían temporalmente para la construcción de la Estación de Dodger Stadium y para la construcción del proyecto en general, los trailers, las áreas de preparación y el aparcamiento de los trabajadores de la construcción.

Varios componentes del proyecto se construirían al mismo tiempo, teniendo en cuenta los materiales disponibles, la disponibilidad del equipo de trabajo y la coordinación de los cierres de las vialidades. La Tabla 1-1 que está a continuación incluye el tiempo estimado de construcción de cada uno de los componentes del proyecto propuesto, las profundidades máximas de los pilotes en perforaciones, la profundidad máxima de la excavación, la cantidad de excavación y la cantidad de materiales (suelos y escombros de demolición) que se exportarán para cada componente del proyecto propuesto.

Tabla 1-1: Detalles de la Construcción del Proyecto Propuesto

Componente	Duración de la Construcción	Área de Construcción Máxima	Profundidad Máxima de los Pilotes en Perforaciones	Profundidad Máxima de la Excavación	Cantidad de la Excavación	Cantidad de Materiales Exportados

Estación de Alameda	17 meses	55,600 pies2 (5,165 m2)	125 pies (38 m)	10 pies (3 m)	2,728 yardas cúbicas (2,086 m3)	2,295 yardas cúbicas (1,755 m3)
Torre de Alameda	12 meses	40,600 pies2 (3,772 m2)	120 pies (37 m)	10 pies (3 m)	2,850 yardas cúbicas (2,179 m3)	2,292 yardas cúbicas (1,752 m3)
Torre de Alpine	11 meses	38,700 pies2 (3,595 m2)	120 pies (37 m)	10 pies (3 m)	3,606 yardas cúbicas (2,757 m3)	2,887 yardas cúbicas (2,207 m3)
Estación de Chinatown/State Park	19 meses	69,000 pies2 (6,410 m2)	80 pies (24 m)	10 pies (3 m)	6,267 yardas cúbicas (4,791 m3)	4,567 yardas cúbicas (3,492 m3)
Broadway Junction	19 meses	65,000 pies2 (6,410 m2)	120 pies (37 m)	7 pies (2.1 m)	6,407 yardas cúbicas (4,899 m3)	5,379 yardas cúbicas (4,113 m3)
Torre del Estadio	12 meses	23,500 pies2 (2,183 m2)	120 pies (37 m)	7 pies (2.1 m)	1,286 yardas cúbicas (983 m3)	1,202 yardas cúbicas (919 m3)
Estación de Dodger Stadium	20 meses	142,600 pies2 (13,248 m2)	55 pies (17 m)	42 pies (13 m)	44,313 yardas cúbicas (33,880 m3)	44,001 yardas cúbicas (33,641 m3)

Tras la finalización de la construcción, se instalarían los cables de las góndolas, seguidos de las pruebas e inspecciones del sistema.

Las horas de trabajo variarán en función de las circunstancias y restricciones especiales, pero se prevé que se ajusten a las horas de construcción permitidas por la Ciudad, de lunes a viernes entre las 7:00 a.m. y las 9:00 p.m. y los sábados y días festivos nacionales entre las 8:00 a.m. y las 6:00 p.m. Si bien no está anticipada, la aprobación de la Junta de Comisionados de Policía de la Ciudad de Los Ángeles se requeriría para alguna ampliación de horas de construcción y los posibles trabajos de construcción en domingo.

Los cierres anticipados incluirían cierres donde los carriles estarían cerrados las 24 horas del día durante ciertas fases de la construcción, o cierres alternos durante ciertas fases de la construcción, en los que los cierres se producirían durante las horas de construcción durante aproximadamente 10 horas al día, y las vialidades se reabrirían durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, durante aproximadamente 14 horas al día. En el caso de los cierres alternativos, durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, se colocarían placas de acero en las obras en la medida de lo posible para permitir la circulación de vehículos y peatones. Los cierres y las horas variarán según el lugar y la fase de construcción. El proyecto propuesto implementaría un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción que incluirá desvíos y asegurará que el acceso para emergencias se mantenga durante todas las actividades de construcción.

1.8 APROBACIONES Y PERMISOS REQUERIDOS

En el EIR del Proyecto se proporcionarán las autorizaciones ambientales necesarias para todos los posibles permisos, revisiones y aprobaciones discrecionales que se requieran para implementar el proyecto propuesto, incluyendo, entre otros, los siguientes:

Departamento de Transporte de California, (Caltrans)

1. De conformidad con la Sección 660 del Código de Calles y Carreteras de California, la aprobación de Caltrans a través de un permiso de ocupación y/u otro acuerdo, forma de permiso o aprobación(es) para tener acceso, construir y/u operar el proyecto dentro o sobre el derecho de paso del sistema de transporte estatal.

Parques Estatales de California

2. Entre las aprobaciones determinadas necesarias del Departamento de Parques y Recreación de California para el proyecto se podrían incluir, pero no necesariamente se limitan a:
    a. De conformidad con la Sección 14666 del Código de Gobierno, una servidumbre y/o servidumbre aérea para construir y operar el proyecto dentro o sobre Los Angeles State Historic Park.
    b. De conformidad con la Sección 5003.17 del Código de Recursos Públicos, un contrato de arrendamiento u otro acuerdo para construir y operar el proyecto dentro o sobre Los Angeles State Historic Park.
    c. De conformidad con la Sección 5003 del Código de Recursos Públicos y la Sección 14666 del Código de Gobierno, un derecho de entrada para construir el proyecto dentro o sobre Los Angeles State Historic Park.
    d. De conformidad con la Sección 5002.2 del Código de Recursos Públicos, una enmienda al Plan General de Los Angeles State Historic Park.

División de Seguridad y Salud Ocupacional de California (Cal/OSHA)

3. De conformidad con las Secciones 3150 a 3191 del Título 8 del Código de Reglamentos de California, autorizaciones de la División de Juegos de Parques de Atracciones y Tranvías, incluyendo un Certificado de Construcción.

Los Angeles County Metropolitan Transportation Agency (Metro)

4. Entre las aprobaciones que Metro determine necesarias para el proyecto se podrían incluir, pero sin limitarse a las siguientes:
    a. De conformidad con la Sección 130252 del Código de Servicios Públicos, la presentación, revisión y aprobación de los planes propuestos para el diseño, la construcción y la implementación del proyecto.
    b. De conformidad con la Sección 130521 del Código de Servicios Públicos y la Sección 801 del Código Civil, una servidumbre u otro acuerdo o aprobación para autorizar la construcción y el funcionamiento del proyecto dentro de una parte de Los Angeles Union Station.
    c. De conformidad con la Sección 130521 del Código de Servicios Públicos, un permiso de ocupación u otro acuerdo o aprobación para autorizar la construcción y operación del Proyecto dentro de cualquier derecho de paso de la Línea Metro L (Dorada).

Ciudad de Los Ángeles

5. Entre las aprobaciones que la Ciudad determine necesarias para el proyecto se podrían incluir, pero sin limitarse necesariamente a las siguientes:

    a. De conformidad con la Sección 390 de la Carta de Estatutos y la Sección 13.4 del Código Administrativo de Los Ángeles, en la medida en que sea aplicable para ser tramitado por el Departamento de Obras Públicas, la Oficina de Ingeniería y el Departamento de Transporte, un acuerdo de franquicia para operar "en, sobre, debajo o a lo largo de cualquier calle, carretera u otro lugar de la Ciudad de Los Ángeles".

    b. De conformidad con la Sección 22.109 del Código Administrativo de Los Ángeles en la medida en que sea aplicable, la aprobación del diseño por parte de la Comisión de Asuntos Culturales para los componentes del proyecto situados dentro del derecho de paso público.

    c. Entre las aprobaciones, en la medida en que sean aplicables, que deberá tramitar el Departamento de Planificación Urbana, se podrían incluir las siguientes:

        i. De conformidad con la Sección 11.5.7 del LAMC, la creación de un Plan Específico para proporcionar una aplicación consistente de las normas de diseño, limitaciones y medidas operativas del proyecto.

        ii. De conformidad con las Secciones 13.11 y 12.32.S del LAMC, un Distrito de Letreros "SN" para un conjunto integral de normas para los letreros en el sitio del proyecto para permitir letreros consistentes con los requisitos aplicables de la Ciudad.

        iii. De conformidad con la sección 12.24.M del LAMC, una Aprobación del Plan en virtud del Permiso de Uso Condicional ("CUP") existente del Dodger Stadium de 1960 para permitir la Torre del Estadio y la Estación de Dodger Stadium. En la Condición 4 del CUP se prevé la colaboración "en el diseño de un servicio de transporte colectivo al recinto del estadio que sea lo suficientemente eficiente como para fomentar su uso y reducir así el número de automóviles privados que acuden a los eventos del estadio".

        iv. Exención de la aplicación del Distrito de Aplicación Fluvial para permitir la construcción de la Estación de Alameda, la Torre de Alameda y la Torre de Alpine.

        v. Exención del Plan Específico de Cornfield Arroyo Seco para permitir la construcción de la Estación de Chinatown/State Park.

    d. De conformidad con las Secciones 65864 a 65869.5 del Código de Gobierno, un Acuerdo de Desarrollo entre el Patrocinador del Proyecto y la Ciudad de Los Ángeles por 20 años.

Se requerirán o se podrán requerir otros permisos discrecionales y ministeriales, aprobaciones, consultas y coordinación, incluyendo, pero sin limitarse a, permisos de cierre temporal de calles, permisos de demolición, permisos de nivelación, permisos de excavación, permisos arqueológicos, permisos de ocupación, permisos de construcción, permisos de desagüe, permisos de aguas pluviales, varianzas de ruido, varianzas de horas de trabajo, rutas de transporte, permisos de señalización, cualquier acuerdo operacional, consultas con el Oficial de Preservación Histórica del Estado y otros organismos, y cualquier permiso aplicable o autorizaciones relacionadas con la infraestructura de agua y/o energía o acceso de emergencia.

1.9 COSTO Y FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

La Sección 4.0 Costos y Financiamiento, del EIR Final, proporciona detalles sobre los costos de capital, operación y mantenimiento, y las fuentes de financiamiento planeadas para el proyecto propuesto.

Las estimaciones de los costos de capital para el proyecto propuesto se basan en planos de ingeniería conceptual. Las refinaciones técnicas del proyecto propuesto y la posible selección de diseños alternativos durante el proceso de aprobación pueden tener un impacto en los costos de capital. Los costos de capital se estiman entre 385 y 500 millones de dólares. La construcción del proyecto propuesto asume los salarios vigentes de conformidad con un Acuerdo Laboral del Proyecto.

Con base en los niveles de servicio propuestos, los costos de operación y mantenimiento del proyecto propuesto se estiman en aproximadamente 8 a 10 millones de dólares al año (incluyendo los fondos de reserva de capital). Se propone que los costos de operación y mantenimiento se financien en su totalidad con los ingresos del proyecto. Los costos de operación y mantenimiento asumen los salarios vigentes. Estos costos se estiman en dólares de 2021.

La principal fuente de financiamiento de capital para el proyecto propuesto serían bonos privados financiados con los ingresos del proyecto propuesto. Los ingresos disponibles para financiar los bonos son netos de los costos de operación y mantenimiento representados en la sección anterior. Las principales fuentes de ingresos para el proyecto propuesto son los ingresos por el cobro de boletos y los ingresos por el patrocinio de los derechos del nombre, de los cuales se deducen los costos de operación. Para la financiación mediante bonos del proyecto propuesto se asume la calificación crediticia independiente del proyecto propuesto. El proyecto propuesto no busca financiación de Metro. No se han buscado ni comprometido fuentes estatales o locales para el proyecto propuesto.

1.10 IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS E INEVITABLES

Conforme al análisis que se presenta en la Sección 3.0 del Análisis de Impacto Ambiental del Borrador de EIR, el proyecto propuesto generará impactos significativos e inevitables en materia de:

Ruido y Vibraciones:

- **Ruido de la Construcción** - Impacto del ruido generado por el proyecto e impacto acumulativo para los receptores sensibles al ruido por las actividades de construcción en el sitio.
- **Vibraciones de la Construcción** - Impacto de las vibraciones generadas por el proyecto e impacto acumulativo de las molestias de las vibraciones para los receptores sensibles cercanos.

El proyecto propuesto no provocaría ningún impacto operacional significativo e inevitable. El análisis detallado se presenta en la Sección 3.0 del Análisis de Impacto Ambiental del Borrador de EIR.

1.11 ALTERNATIVAS PARA REDUCIR LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

La sección 15126.6(a) de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) exige que un Informe de Impacto Ambiental "describa una gama de alternativas razonables para el proyecto, o la ubicación del proyecto, que permitirían de manera viable alcanzar la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, evitando o reduciendo considerablemente sus impactos significativos, lo anterior además de evaluar los méritos comparativos de las alternativas". Las Directrices de la CEQA hacen énfasis en que la

elección de alternativas para el proyecto debe basarse principalmente en la capacidad de reducir los impactos significativos que se puedan generar, "incluso si estas alternativas podrían impedir en cierta medida el logro de los objetivos del proyecto, o serían más costosas". Las Directrices de la CEQA exigen además que las opciones de alternativas se decidan conforme a "criterios razonables", de modo que sólo se analicen las alternativas consideradas como razonables. A partir del análisis de estas alternativas, se identifica una alternativa ambientalmente superior. Consulte la Sección 4.0 Alternativas, del Borrador del EIR, para conocer las alternativas al proyecto propuesto.

Alternativa Sin Proyecto

Tal como lo establecen las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California, la Alternativa sin Proyecto establece que no se avanzará más en el sitio del proyecto. La Sección 15126.6(e)(3)(B) de las Directrices de la CEQA indica que "en ciertos casos, la alternativa sin proyecto implica que 'no haya construcción' en el entorno ambiental existente". Por lo tanto, para los fines del presente análisis, la Alternativa sin Proyecto supone que no se realizará el proyecto propuesto en el sitio del proyecto. Por consiguiente, no existirían conexiones de tránsito aéreo rápido entre los barrios antes mencionados. No se reducirían las millas viajadas en vehículos, ni la congestión vehicular, y no se reducirían las emisiones de GEI, ni mejoraría la calidad del aire. El sitio del proyecto seguiría siendo utilizado tal como lo permiten las condiciones existentes.

Alternativa de Alineación de la calle Spring Street

Al igual que el proyecto, la alternativa de alineación de la calle Spring Street proporcionaría una opción de tránsito aéreo rápido para los visitantes del Dodger Stadium, además de acceso entre el Dodger Stadium, las comunidades aledañas y el sistema de transporte regional disponible en Los Angeles Union Station. El proyecto propuesto incluiría tres estaciones, una intersección para no pasajeros y cuatro torres de soporte de cables a ubicados lo largo de la alineación. Dicha alternativa de alineación de Spring Street incluiría los siguientes componentes comunes al proyecto propuesto: Estación de Alameda, Torre de Alameda, Torre de Alpine, Torre del Estadio y Estación de Dodger Stadium. Además de estos componentes, la alternativa de alineación de Spring Street también incluiría los siguientes componentes únicos a esta alternativa: Intersección de Spring Street Junction, Estación de State Historic Park y Torre de Bishops.

Esta alternativa de alineación comenzaría junto a Los Angeles Union Station y El Pueblo de Los Ángeles (El Pueblo) y abarcaría aproximadamente 1.3 millas (2.1 km) para terminar en Dodger Stadium. La alternativa de alineación comenzaría cerca de El Pueblo y Los Angeles Union Station en Alameda Street, en la Estación de Alameda propuesta, que seguiría siendo la misma que el proyecto propuesto. Desde la Estación de Alameda, la alternativa de alineación de Spring Street seguiría la misma alineación que el proyecto propuesto, permaneciendo principalmente sobre la vía con derecho de paso público. Esta alternativa continuaría hacia el norte a lo largo de Alameda Street y cruzaría Alpine Street, donde se construiría la Torre de Alpine propuesta, y seguiría la vía con derecho de paso público para continuar sobre la Línea L (Dorada) elevada del Metro. La alineación continuaría más allá de College Street hasta el extremo sur del parque Los Angeles State Historic Park, donde se construiría la intersección de Spring Street Junction. Desde la intersección de Spring Street Junction, la alineación que se propone continuaría hasta la Estación de State Historic Park propuesta dentro del parque Los Angeles State Historic Park. En este sitio, la alternativa de alineación de Spring Street giraría hacia el noroeste sobre el parque Los Angeles State

Historic Park y la Línea L (Dorada) del Metro hasta la Torre de Bishops. Desde la Torre de Bishops, la alternativa de alineación de Spring Street cruzaría sobre la SR-110 en dirección de la propuesta Torre del Estadio. La terminal norte del sistema sería la misma que la del proyecto propuesto y estaría ubicada en un aparcamiento propiedad del Dodger Stadium, donde se construiría la estación Dodger Stadium.

Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte

La alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte mejoraría el servicio existente del autobús Dodger Stadium Express (DSE) que parte de Union Station y permitiría determinar si el DSE podría aumentar su capacidad. Para ofrecer una frecuencia de servicio similar a la del proyecto propuesto, se requeriría un mínimo de 6 autobuses cargando pasajeros de manera simultánea, lo cual no es físicamente factible en el emplazamiento del DSE en Union Station, y, por lo tanto, sería necesario desarrollar unas instalaciones de ascenso de pasajeros externas a la estación para permitir el nuevo nivel de actividad de los autobuses. Cabe considerar que el servicio actual del DSE funciona con un máximo de 8 autobuses por hora, mientras que la Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte requeriría 77 autobuses por hora.

Además de las nuevas instalaciones externas de ascenso de pasajeros, se requerirían cambios operativos en las calles aledañas para responder a la mayor congestión de la Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte. Con el fin de responder al mayor nivel de servicio del DSE, se requerirían también instalaciones de ascenso de pasajeros adicionales en el Dodger Stadium, incluyendo carriles exclusivos para autobuses.

Alternativa Ambientalmente Superior

La sección 15126.6(e)(2) de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California indica que un análisis de alternativas referente a un proyecto propuesto debe identificar una alternativa que sea ambientalmente superior a las alternativas evaluadas en un Informe de Impacto Ambiental, y que en caso de que la Alternativa sin Proyecto sea la alternativa ambientalmente superior, el Informe debe identificar otra alternativa ambientalmente superior entre las alternativas restantes. La elección de una alternativa ambientalmente superior se basa en una comparación de las alternativas para determinar cuál de ellas reduciría o eliminaría en mayor medida los impactos generados por el proyecto. Los impactos comparativos del proyecto y las Alternativas del Proyecto se resumen en la Tabla 4-3, Comparación de Impactos De Las Alternativas, que se incluye en la Sección 4.0, Alternativas, del Borrador de EIR.

De las alternativas analizadas en el Borrador de Informe de Impacto Ambiental, la Alternativa sin Proyecto se consideraría ambientalmente superior porque no implicaría un nuevo desarrollo y asume que la utilización en los sitios seguiría siendo semejante a las condiciones existentes. Aunque la Alternativa sin Proyecto no permitiría alcanzar ninguno de los objetivos del proyecto, evitaría todos sus impactos significativos, incluidos los impactos significativos e inevitables del ruido y las vibraciones generadas por la construcción. No obstante, la Alternativa sin Proyecto no ofrecería conexiones de transporte rápido aéreo entre los barrios antes mencionados. No se reducirían las millas viajadas en vehículos, ni la congestión vehicular, y no se reducirían las emisiones de GEI, ni mejoraría la calidad del aire.

Sin embargo, las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California exigen que el Borrador de Informe de Impacto Ambiental identifique una alternativa ambientalmente superior a la Alternativa sin Proyecto. La Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte se considera la alternativa ambientalmente superior debido a que sin medidas de mitigación evitaría el impacto significativo e inevitable del proyecto con respecto al ruido y las vibraciones generadas por la construcción, además de que dicha alternativa

reduciría en mayor grado los impactos enumerados en la Tabla 4-3. Cabe decir que tal Alternativa de Gestión no permitiría que se alcancen total o parcialmente la mayoría de los objetivos del proyecto. Por el contrario, la alternativa de alineación de la calle Spring Street permitiría que se cumplan todos los objetivos del proyecto.

1.12 OPCIONES DE USO Y DISEÑO

Consulte la Sección 6.0 Opciones de Uso y Diseño, del Borrador del EIR, para conocer las opciones de diseño y uso.

Opción de Diseño A

La Opción de Diseño A incluiría un cambio en la alineación general del proyecto entre la intersección de Broadway Junction y la Estación de Dodger Stadium para evitar los requisitos de derechos aéreos sobre 451 E. Savoy Street. En la Opción de Diseño A, la alineación del Proyecto cambiaría para estar más al poniente de 451 E. Savoy Street, haciendo que la alineación cruzara sobre una pequeña porción de la secundaria Cathedral High School. Esta Opción de Diseño incluye cambios en los componentes del proyecto en Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación de Dodger Stadium. En la Opción de Diseño A, la intersección de Broadway Junction tendría dimensiones similares, pero se desplazaría aproximadamente 4 grados para evitar los derechos aéreos sobre 451 E. Savoy Street. La ubicación de la Torre del Estadio se desplazaría 115 pies (35 m) hacia el oeste/noroeste. La Estación de Dodger Stadium también se desplazaría hacia el sur por el cambio en la alineación del proyecto.

La Opción de Diseño A requeriría 6 pilotes adicionales, así como 1,090 yardas cúbicas (CY) (833 m3) de excavación y 463 CY (354 m3) adicionales de materiales a exportar en la Torre del Estadio. La Opción de Diseño A en la Estación de Dodger Stadium implicaría que se añadieran 8 pilotes y 27,492 CY (21,019 m3) adicionales de excavación y materiales a exportar. El cambio en la Estación de Dodger Stadium también implicaría una realineación de la vialidad perimetral del Dodger Stadium, lo que requeriría la reubicación de los servicios públicos. Se necesitaría un total de 6 a 8 semanas de tiempo adicional para la reubicación de los servicios públicos y 4 semanas adicionales para la construcción de la Torre del Estadio. También se necesitarían 4 semanas adicionales de actividades de construcción de la Estación de Dodger Stadium para completar la Opción de Diseño A.

Opción de Diseño B

En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que evalúe la posibilidad de reducir el número de torres a lo largo de Alameda Street de dos a una, la Opción de Diseño B incluiría un aumento de la altura total de 50 pies (15 m) en la Torre de Alameda y el retiro de la Torre de Alpine. La Opción de Diseño B también tendría requisitos adicionales de derechos aéreos privados debido al aumento de la curvatura en la Torre de Alameda, lo que implicaría que los cables de la góndola y las cabinas estuvieran más cerca de la propiedad privada. La Opción de Diseño B también requeriría 30 pilotes de perforación adicionales y un aumento del grosor del encepado de 5 pies (1.5 m) a 8 pies (2.4 m), así como 1,260 CY (963 m3) adicionales de excavación y materiales a exportar. Para completar la Opción de Diseño B se necesitarían un total de 8 semanas adicionales de construcción para la Torre de Alameda.

Opción de Diseño C

En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara una estación de Chinatown/State Park más alta para aumentar la altura de las cabinas que entrarían y saldrían de la estación a lo largo de Spring Street, la Opción de Diseño C incluiría un aumento de la altura total de 35 pies (10.7 m) en la Estación de Chinatown/State Park. En la Opción de Diseño C se requerirían pilotes perforados de 100 pies (30 m) de profundidad y un aumento del grosor de la tapa de los pilotes de seis pies (1.8 m) a ocho pies (2.4 m). La profundidad máxima de excavación aumentaría en dos pies (0.6 m), y daría lugar a un aumento adicional de 717 CY (548 m3) en la cantidad de excavación y un aumento de 1,396 CY (1,067 m3) en la cantidad de materiales a exportar. Se necesitaría un total de 8 semanas adicionales de construcción para la Estación de Chinatown/State Park para completar la Opción de Diseño C.

Opción de Uso D

En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, la Opción de Uso D supondría sustituir una intersección que no sería para pasajeros por la Estación de Chinatown/State Park propuesta. Dado que la estación se sustituiría por una intersección, en esta opción de uso no se incluirían elementos aplicables a los pasajeros, como un mezzanine de pasajeros y elementos de circulación vertical. Esta Opción de Uso y Diseño tendría la misma ubicación, altura, anchura, longitud y acabado arquitectónico que el proyecto propuesto. No se proponen otros cambios en el proyecto bajo esta Opción de Uso, y todas las demás características de construcción y operación serían iguales, o similares, al proyecto propuesto.

Opción de Uso y Diseño E

En la Opción de Uso y Diseño E, se incluiría un puente peatonal con acceso requerido por la ADA que se inclinaría suavemente, desde la parte central del Los Angeles State Historic Park, sobre la Línea L del Metro (Dorada), hasta North Broadway. La entrada al puente peatonal estaría ubicada en el lado sur de Broadway, al oriente de la esquina de North Broadway y Bishops Road, y proporcionaría acceso peatonal a los barrios y usos del suelo al norte de Broadway. El Plan General del Parque Los Angeles State Historic Park y el EIR Final[3], desarrollados por la Comisión Estatal de Parques y Recreación, analizaron un puente potencial en esta ubicación. El puente potencial podría proporcionar un acceso muy necesario al parque para los barrios que están en el límite norte del parque. Después del Plan General de Los Angeles State Historic Park y el EIR Final, el Departamento de Parques y Recreación realizó el "Estudio de Puentes para Bicicletas y Peatones", que es un estudio de factibilidad de varias alternativas de diseño de puentes y sitios, con el fin de explorar y evaluar la factibilidad de proporcionar un acceso seguro para peatones y bicicletas desde las comunidades de Chinatown y Solano Canyon hacia el parque Los Angeles State Historic Park ("Estudio de Factibilidad de Puentes").[4] El Estudio de Factibilidad de Puentes, publicado el 15 de enero de 2020, buscó articular los problemas y beneficios de cada sitio para identificar los conceptos de diseño de puentes más favorables.

Para la Opción De Uso y Diseño E, se requeriría un total de 40 pilotes de perforación, lo que supondría aproximadamente 700 CY (535 m3) de excavación y 400 CY (305 m3) de material a exportar. Se requeriría

3 California State Department of Parks and Recreation, Los Angeles State Historic Park General Plan and Final Environmental Impact Report (Plan General de Los Angeles State Historic Park e Informe de Impacto Ambiental Final), Junio 2005.

4 California State Department of Parks and Recreation, Los Angeles State Historic Park Bike and Pedestrian Bridge Study (Estudio de Factibilidad de Puentes para Bicicletas y Peatones de Los Angeles State Historic Park), 2019.

un total de aproximadamente 60 semanas de construcción para completar la Opción E de Uso y Diseño, la cual se podría realizar simultáneamente con la construcción del proyecto propuesto.

1.13 RESUMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

La Tabla 1-2 contiene un resumen de los impactos ambientales del proyecto propuesto. El proyecto propuesto produciría impactos significativos e inevitables relacionados con el ruido y la vibración.

Las Características de diseño del proyecto (PDFs), aunque no son necesarias para determinar la importancia del impacto, se incluyen en la Tabla 1-2 por ser inherentes al diseño del proyecto propuesto. Las mejores prácticas de gestión y otras medidas exigidas por la ley y/o las aprobaciones de permisos, también son requisitos para el proyecto propuesto. Además, se han identificado Medidas de Mitigación que son acciones adicionales diseñadas para evitar, minimizar o compensar por los impactos ambientales significativos y se requieren en caso de que impactos significativos hayan sido identificados. Cuando procede, las medidas de mitigación se describen en la Tabla 1-2.

La Tabla 1-2 identifica todas las revisiones realizadas a las PDFs y las Medidas de Mitigación para dar más detalles o claridad al Borrador del EIR. Estas revisiones fueron iniciadas por la agencia líder o realizadas para abordar los comentarios recibidos durante el período de revisión pública. El contenido nuevo aparece subrayado y el contenido eliminado aparece . Ninguna de estas correcciones o adiciones constituye información nueva significativa que requiera la recirculación del Borrador del EIR.

Tabla 1-2: Resumen de los Efectos Ambientales

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
ESTÉTICA			
AES-1: *¿El proyecto podría tener un impacto adverso significativo en una vista escénica?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
AES-2: *¿El proyecto podría dañar significativamente los recursos escénicos, incluyendo, pero sin limitarse a árboles, formaciones rocosas y edificios históricos en una carretera escénica estatal?*	**Construcción:** Sin impacto. **Operaciones:** Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Sin impacto. **Operaciones:** Sin impacto.
AES-3: *En zonas no urbanizadas, ¿el proyecto podría degradar significativamente el carácter o la calidad visual de las vistas escénicas públicas del lugar y sus alrededores (las vistas escénicas públicas son las que pueden observarse en sitios accesibles al público). Si el proyecto se realiza en una zona urbanizada, ¿podría entrar en conflicto con la zonificación aplicable y otras normas en materia de calidad escénica?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
AES-4: *¿El proyecto podría generar una nueva gran fuente de luz o reflejo que afectaría adversamente las vistas diurnas o nocturnas en el área?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. **AES-PDF-A: Iluminación del proyecto.** El proyecto también incluiría las siguientes características de diseño relativas a la iluminación: • La iluminación del edificio no superará los 60 watts.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		• La iluminación exterior del edificio no superará los 6,200 lúmenes iniciales. • La iluminación de los letreros no superará las 10,000 candelas por m2 (cd/m2) durante el día, desde el amanecer hasta 45 minutos antes del atardecer. La iluminación de letreros no superará los 300 cd/m2 durante la noche, desde el atardecer hasta 45 minutos antes del amanecer. • La luminosidad de los letreros deberá cambiar suavemente de la luminosidad diurna a la nocturna y viceversa. • Los letreros luminosos que puedan superar los 300 cd/m2 incluirán un mecanismo de control electrónico para reducir su luminosidad a 300 cd/m2 en cuanto la luz del sol sea inferior a 100 bujías-pie (fc).	
RECURSOS AGRÍCOLAS Y FORESTALES			
AFR-1: *¿El proyecto podría convertir a un uso no agrícola tierras agrícolas de primera calidad, tierras agrícolas únicas o tierras agrícolas de importancia estatal (tierras agrícolas), tal como se muestran en los mapas preparados de acuerdo con el Programa de Mapeo y Monitoreo de Tierras Agrícolas de la Agencia de Recursos de California?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
AFR-2: *¿El proyecto podría generar un conflicto con la zonificación existente para uso agrícola, o con un*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
contrato conforme a la Ley Williamson?			
AFR-3: *¿El proyecto podría generar un conflicto con la zonificación forestal existente, o causaría la rezonificación de tierras forestales (como se define en el Código de Recursos Públicos sección 12220(g)), tierras madereras (como se define en el Código de Recursos Públicos sección 4256), o terrenos madereros zonificados para la producción de madera (como se define en el Código de Gobierno sección 51104(g))?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
AFR-4: *¿El proyecto podría generar la pérdida de tierras forestales o la transformación de tierras forestales en tierras para uso no-forestal?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
AFR-5: *¿El proyecto podría producir cambios en el medio ambiente existente, los cuales debido a su ubicación o naturaleza, podrían generar la transformación de tierras agrícolas en tierras para uso no agrícola, o bien la transformación de tierras forestales en tierras para uso no forestal?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
CALIDAD DEL AIRE			
AIR-1: *¿El proyecto podría generar un conflicto con respecto a la aplicación del plan de calidad del*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. **AIR-PDF-A:** Todo la maquinaria de construcción todo terreno que funcionen con diésel y tengan más de 50 hp, deberá	Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
aire correspondiente, o bien obstaculizar su implementación?		respetar al menos las normas de emisiones de nivel 4 para motores diésel fuera de carretera establecidas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.	
AIR-2: *¿El proyecto podría ocasionar un aumento neto acumulativo considerable de algún contaminante regulado para el que la zona del proyecto no cumpla una norma de calidad del aire ambiente federal o estatal aplicable?*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. Consultar **AIR-PDF-A** como se define en **AIR-1**.	Impacto menos que significativo.
AIR-3: *¿El proyecto podría exponer a los receptores sensibles a concentraciones importantes de contaminantes?*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. Consultar **AIR-PDF-A** como se define en **AIR-1**.	Impacto menos que significativo.
AIR-4: *¿El proyecto podría generar otras emisiones (como las que producen malos olores) que afecten negativamente a una cantidad considerable de personas?*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. Consultar **AIR-PDF-A** como se define en **AIR-1**.	Impacto menos que significativo.
RECURSOS BIOLÓGICOS			
BIO-1: *¿El proyecto podría desencadenar un impacto adverso significativo, ya sea directamente o por las modificaciones del hábitat, para alguna de las especies identificadas como candidatas, sensibles o de estatus especial en los planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o bien así identificadas por el Departamento de Pesca y Caza de California o por el*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	**MM-BIO-A:** *Evitar y minimizar los impactos del proyecto sobre las especies de murciélagos con estatus especial y/o en los sitios en los que reposan.*. Durante la temporada de maternidad (del 15 de abril al 31 de agosto) antes de la construcción, un biólogo especializado deberá realizar un estudio de campo para determinar la posible presencia de sitios de descanso de las colonias de murciélagos dentro de un área de 100 pies de las estaciones	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de EE.UU.		Estación de Alameda y Estación de Dodger Stadium, y del paso elevado de la SR-110 sobre Stadium Way (cerca de la Torre del Estadio), por ser dichos sitios un hábitat potencialmente adecuado. Se llevará a cabo una inspección visual y/o un estudio de presencia de una noche de los árboles que se quitarán cerca de las estaciones Estación de Alameda and Estación de Dodger Stadium y del paso elevado utilizando tecnología de reconocimiento acústico para determinar la existencia de sitios de maternidad. Para evitar cualquier impacto en los sitios de descanso de los murciélagos generado por las actividades de construcción de la Torre del Estadio, se implementarán las medidas siguientes: <u>En el Paso Elevado de la SR-110</u> En caso de que se encuentre un sitio de maternidad activo en el paso elevado de la SR-110, se determinará (en coordinación con un biólogo especializado en murciélagos) si los efectos indirectos de las actividades de construcción (es decir, el ruido y las vibraciones) podrían perturbar considerablemente a los murciélagos que reposan, y si se deben utilizar aparatos de exclusión para alejar a los murciélagos. Esta determinación se basará en los niveles de ruido/vibraciones de referencia, en los niveles de ruido generados por la construcción de la Torre	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		del Estadio y en la sensibilidad a las perturbaciones sonoras de las especies de murciélagos presentes. Si se determina que el ruido podría ocasionar el abandono temporal de un sitio de maternidad, las actividades de construcción se programarán de manera que se evite la temporada de maternidad (del 15 de abril al 31 de agosto), o según lo establezca el biólogo. Para evitar cualquier impacto en los sitios de descanso de los murciélagos generado por las actividades de construcción de la Estación de Alameda y la Estación de Dodger Stadium, se implementarán las medidas siguientes: <u>Árboles</u> Todos los árboles que se retiren como parte del proyecto en los sitios de la Estación de Alameda, la Torre del Estadio y la Estación de Dodger Stadium deberán ser evaluados para determinar si son posibles sitios de descanso para los murciélagos. Antes del inicio de la construcción/retirada de los árboles, las palmeras y los árboles de eucalipto donde se han visto murciélagos deben ser evaluados por un biólogo especializado mediante un estudio de presencia de una noche en condiciones climáticas aceptables; o si las condiciones lo permiten, se deberá realizar un estudio físico de los árboles para identificar la	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		presencia o ausencia de murciélagos (utilizando por ejemplo un vehículo de elevación). Se pueden observar palmeras en el sitio de la Estación de Alameda a lo largo de la calle Alameda Street, y árboles de eucalipto en el sitio de la Estación de Dodger Stadium. Las siguientes medidas se aplicarían con respecto a los árboles que deban quitarse y que un biólogo especializado determine que son un hábitat potencial para los murciélagos. • Si se determina la presencia de sitios de descanso para murciélagos durante la temporada de maternidad (del 15 de abril al 31 de agosto), no se quitará el árbol antes de concluir la temporada de maternidad, cuando las crías sean autosuficientes. Antes del inicio de la construcción, en caso de que se determine la presencia de sitios de descanso para los murciélagos durante los meses de invierno (del 31 de octubre al 15 de febrero), periodo en que los murciélagos se encuentran en estado de letargo (condición en la que los murciélagos disminuyen considerablemente su actividad fisiológica, como la temperatura corporal y el índice metabólico, debido a la poca disponibilidad de alimentos, aunque el periodo varía conforme a las condiciones meteorológicas específicas), un biólogo especializado	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		en murciélagos evaluará físicamente el sitio de descanso para identificar la presencia o ausencia de murciélagos (utilizando por ejemplo un vehículo de elevación). Si se identifica la presencia de murciélagos durante dicho periodo, no se quitará el árbol antes de concluir la temporada de invierno, cuando los murciélagos vuelvan a tener actividad. • Los árboles que representen un hábitat potencial para las colonias de murciélagos pueden ser quitados en una temporada que no sea la de maternidad ni la de invierno (del 16 de febrero al 14 de abril y del 16 de agosto al 30 de octubre, o según determine un biólogo especializado); para lo anterior, se utilizará un proceso de poda de árboles en dos etapas que se realiza durante 2 días consecutivos. o Día 1, Etapa 1: Contando con la supervisión de un biólogo especializado en murciélagos, las ramas y las extremidades de los árboles que no tengan cavidades se cortarán manualmente (por ejemplo, utilizando motosierras). Esto creará una perturbación (ruido y vibraciones) y alterará el estado físico del árbol. Los murciélagos en los sitios de descanso del árbol lo abandonarán	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		inmediatamente o, después de salir, evitarán regresar. o Día 2, Etapa 2: El día siguiente se puede quitar el resto del árbol contando con la supervisión de un biólogo especializado en murciélagos. Se procederá del mismo modo con los árboles que deben ser únicamente podados y no retirados: si una rama que sea potencialmente un sitio de descanso debe ser cortada, todas las ramas circundantes se podarán el Día 1 contando con la supervisión de un biólogo especializado en murciélagos, y posteriormente la rama con el potencial de sitio de descanso se cortará el Día 2. • Los árboles con follaje (y sin potencial de albergar sitios de descanso para las colonias de murciélagos), como los sicomoros, que pueden servir de albergue a los murciélagos lasiurinos, deberán cortarse utilizando el mismo proceso de poda en dos etapas durante un día, contando con la supervisión de un biólogo especializado en murciélagos. La Etapa 1 tendrá por objetivo retirar los árboles adyacentes, más pequeños o que no sirvan de hábitat, para crear una perturbación por ruido y	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		vibraciones que ahuyenten a los murciélagos. La Etapa 2 será para eliminar el resto de los árboles ese mismo día. En el caso de las palmeras que puedan albergar murciélagos amarillos occidentales (una especie clasificada con estatus especial en el BSA y que puede estar potencialmente presente en el área del proyecto), el proceso de dos etapas deberá realizarse en dos días. Los murciélagos amarillos occidentales pueden adentrarse más profundamente en el follaje muerto durante la perturbación. El proceso de dos días les permitirá desalojar el árbol antes de quitarlo. • Al concluir todas las actividades relacionadas con los murciélagos, el biólogo especializado deberá documentar en un informe todos los resultados de los estudios relativos a los murciélagos, las evaluaciones y los esfuerzos de seguimiento que se han llevado a cabo. **MM-BIO-B:** *Evitar y minimizar los impactos del proyecto sobre las aves que anidan.* Para evitar que las aves que anidan protegidas por la Ley del Tratado de Aves Migratorias y por el Código de Pesca y Caza de California se vean afectadas por las posibles actividades de construcción durante la temporada de nidificación, se	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		implementarán las siguientes medidas de mitigación: • Las actividades de construcción, incluida la remoción de árboles potencialmente adecuados para las aves que anidan, se llevarán a cabo fuera de la temporada de nidificación (generalmente del 1 de febrero al 30 de septiembre). Si las actividades de construcción deben realizarse dentro de este período, se implementarán las siguientes medidas: o Un biólogo especializado llevará a cabo un estudio de anidación previo a la construcción en un plazo de 3 días (72 horas) antes del inicio de las actividades de construcción para determinar si hay nidos activos en un área de 500 pies alrededor de la zona de construcción. Se llevará un registro de todos los nidos encontrados. o Se establecerá una zona sin obras de al menos 300 pies alrededor de los nidos activos de aves paseriformes. Se establecerá una zona sin obras de al menos 500 pies alrededor de los nidos activos de aves rapaces. El biólogo especializado supervisará los nidos semanalmente y hasta que él determine que el nido ya no está activo se pospondrán las	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		actividades de construcción a menos de 300 pies de los nidos activos de aves paseriformes o a menos de 500 pies (152 m) de nidos activos de aves rapaces. Sin embargo, un biólogo especializado podrá ajustar la distancia estándar de 300 a 500 pies (91 a 153 m) de zona sin perturbación (incluyendo el aumento o disminución del grado de la perturbación) en función de cada caso, teniendo en cuenta la ubicación, el tipo, la duración y el momento, y la urgencia de las obras, además de la distancia del nido a la zona de obras, la vegetación circundante y la línea de visión entre el nido y las zonas de obras (teniendo también en cuenta las condiciones ambientales existentes para la actividad humana dentro de la línea de visión), la influencia de otros factores ambientales, y el nivel de habituación de las especies a un lugar de perturbación específico. Si el biólogo especializado determina que el proceso de anidación pueden fracasar como resultado de las actividades de construcción, lo informará inmediatamente al director de las obras y las	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		actividades del proyecto cesarán dentro de la zona sin obras recomendada (excepto el acceso a lo largo de las carreteras establecidas), lo anterior hasta que el biólogo determine que los adultos y las crías ya no dependen del lugar de anidación. ○ Las zonas sin obras se delimitarán con banderas brillantes para que el personal del proyecto pueda identificarlas fácilmente. Se notificará al supervisor de la construcción y al personal del operador sobre el nido y los límites de la zona sin obras, y se les dará a conocer la sensibilidad del área para garantizar que se respete la zona delimitada. ○ Al concluir cada periodo de anidación, el biólogo especializado deberá realizar un informe que contenga un resumen de los estudios previos a la construcción y de las metodologías empleadas, de los esfuerzos de supervisión y de las zonas sin obras delimitadas. **BIO-PDF-D.** El proyecto propuesto deberá evitar el uso de rodenticidas y rodenticidas anticoagulantes de segunda generación durante las actividades del proyecto. Cualquier acuerdo entre el proyecto propuesto y algún proveedor de servicios	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		de control de plagas incluiría restricciones sobre el uso de rodenticidas y rodenticidas anticoagulantes de segunda generación. **BIO-PDF-G.** El retiro de árboles para el proyecto propuesto ocurriría fuera de la temporada de anidación de aves (generalmente del 1 de febrero al 30 de septiembre) y de la temporada de descanso maternal de murciélagos (generalmente del 15 de abril al 31 de agosto).	
BIO-2: *¿El proyecto podría tener un impacto adverso significativo en algún hábitat ribereño u otra comunidad natural sensible que se encuentre mencionada en los planes, las políticas y los reglamentos locales o regionales o que haya sido identificada por el Departamento de Pesca y Caza de California o por el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de Estados Unidos?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
BIO-3: *¿El proyecto tendría un impacto adverso significativo en los humedales protegidos por el gobierno federal (incluyendo, pero sin limitarse a los pantanos, estanques vernales, las costas, etc.) por la eliminación directa del humedal, su relleno, la interrupción hidrológica o alguna otra actividad?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
BIO-4: *¿El proyecto podría interferir de manera importante con el movimiento de alguna especie de peces o fauna silvestre nativa o migratoria, o interferir con corredores establecidos de fauna silvestre nativa o migratoria, o bien impedir el uso de sitios de cría de fauna silvestre nativa?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-BIO-A** y **MM-BIO-B** como se definen en **BIO-1.** **BIO-PDF-B. Plan de Mitigación, Supervisión y Gestión Adaptativa de Colisiones con Aves.** El Patrocinador del Proyecto, en coordinación con el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (CDFW) y sujeto a la aprobación de este mismo Departamento, desarrollará un Plan de Mitigación, Supervisión y Gestión Adaptativa para tratar el potencial de colisiones de aves. El Plan incluirá los siguientes componentes: • (1) Supervisión durante los primeros 5 años de operación del proyecto: Todos los miembros del personal de operaciones y mantenimiento del proyecto, incluyendo los subcontratistas, recibirán capacitación sobre cómo identificar y notificar las lesiones o muertes de aves y murciélagos detectadas en la zona del proyecto durante las actividades rutinarias de mantenimiento. • (2) Se elaborará una tabla de gestión adaptativa en la que se describirán las medidas a aplicar tras la detección de incidentes asociados a especies comunes y especies de estatus especial. • (3) Criterios y requisitos de reportes anuales.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		BIO-PDF-C. Características de las Ventanas de las Cabinas. Las ventanas de las cabinas se diseñarán con una lámina no transparente (tintada) y/o parcialmente cubierta con una lámina de vinil para que puedan ser vistas por las aves en vuelo. Las superficies reflectantes se reducirán en la medida de lo posible con superficies opacas o translúcidas. **BIO-PDF-H.** Cualquier cerca que se use durante y después de la construcción del proyecto propuesto se construiría con materiales no perjudiciales para la fauna. Los materiales prohibidos incluirían, entre otros, púas, vidrios, cuchillas o alambres con púas. Cuando se usen cercas alambradas, se emplearán telas metálicas tipo scrim, pantallas verdes u otro tipo de cobertura para no dañar a la fauna. El uso de cercas alambradas sería mínimo y no crearía barreras para la dispersión de la fauna. Todos los postes y tubos huecos se taparían para evitar que la fauna quede atrapada ahí y muera. Las estacas metálicas de las cercas utilizadas en el sitio del proyecto propuesto se taponarían para evitar este peligro. Las cercas no tendrían ninguna holgura que pudiera causar que animales salvajes queden atrapados. Además, los trabajadores recibirán capacitación sobre las mejores prácticas para no atraer a la fauna silvestre a la obra, lo que incluye exigir que se coloquen tapas	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		en todos los botes de basura y permitir comer en áreas designadas o fuera de la obra, seguido de una limpieza diaria de dichas áreas. Todos los trabajadores recibirán capacitación sobre los protocolos de notificación a las autoridades competentes en caso de que se encuentren fauna salvaje en la obra.	

BIO-5: *¿El proyecto podría entrar en conflicto con alguna política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, tal como una política u ordenanza de preservación de árboles?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación. **BIO-PDF-A.** El proyecto establecerá una Zona de Protección de Árboles durante la construcción con el fin de establecer y mantener un entorno saludable para todos los árboles que se van a conservar. La Zona de Protección de Árboles se aplicará a cualquier árbol dentro de la zona de construcción o a cualquier árbol cuya línea de riego sobrepase la zona de la construcción (es decir, el tronco de un árbol puede estar fuera de la zona de construcción, pero la línea de riego del árbol sobrepasa la zona de construcción). La Zona de Protección de Árboles generalmente abarca el área de la línea de riego del árbol más 5 pies (1.5 m) adicionales dependiendo de la especie y el tamaño del árbol. Cualquier actividad de construcción dentro de la zona de protección de un árbol debe seguir las siguientes directrices para la protección de las raíces. En el caso de los servicios públicos, las zanjas deben realizarse de forma que los daños a las raíces sean mínimos. En las áreas en las que se rebaje el nivel alrededor de la zona de protección del árbol, puede ser inevitable realizar cortes a las raíces. Los cortes a las raíces deberán ser precisos y realizarse en ángulo recto. Cuando resulte práctico, las raíces se cortarán hasta una raíz lateral ramificada para evitarles daños. **BIO-PDF-E. Gestión de Enfermedades de los Árboles.** Los árboles que se planean retirar por el proyecto habrán de ser	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.

		inspeccionados para detectar enfermedades contagiosas de los árboles, incluyendo pero sin limitarse a: el hongo mil cancro (*Geosmithia morbida*), el barrenador polífago (*Euwallacea spp.*), y el barrenador de roble dorado (*Agrilus auroguttatus*) (TCD 2020; UCANR 2020; UCIPM 2013). Para evitar la propagación de enfermedades arbóreas infecciosas, los árboles enfermos no se transportarán desde el sitio del proyecto sin haber sido tratados previamente utilizando las mejores prácticas de gestión disponibles pertinentes para cada enfermedad arbórea observada. Cualquier acuerdo entre el proyecto propuesto y un contratista de retiro de árboles incluiría disposiciones para la gestión de enfermedades de los árboles. **BIO-PDF-F.** El proyecto propuesto cumpliría con los requisitos aplicables de reemplazo de árboles, basados en la jurisdicción de la propiedad donde se encuentra cada árbol, incluyendo las siguientes proporciones de reemplazo de árboles: • Ciudad de Los Ángeles: ○ Árboles "protegidos": 4:1 ○ Árboles no protegidos, pero "significativos", es decir, cuando el tronco mida > 8 pulgadas (20 cm) con un DAP de 4.5 pies (1.4 m): 1:1 ○ "Árboles de la calle" en la vía pública: según la especifique la División Forestal Urbana (normalmente 2:1)	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		• Departamento de Parques y Recreación de California: Al menos 1:1 • Caltrans: Árboles grandes, cuando el tronco mida > 8 pulgadas (20 cm) con un DAP de 4.5 pies (1.4 m): 1:1	
BIO-6: *¿El proyecto podría entrar en conflicto con las disposiciones de un Plan de Conservación de Hábitats adoptado, un Plan de Conservación de Comunidades Naturales, o algún otro plan de conservación de hábitats local, regional o estatal aprobado?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
RECURSOS CULTURALES			
CUL-1: *¿El proyecto podría generar un cambio adverso considerable en cuanto a la relevancia de un recurso histórico tal como se establece en §15064.5?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-VIB-A** y **MM-VIB-B** como se definen en **NV-2.** *Bodega de Vinos The Winery* **CUL-PDF-A. Documentación previa a la construcción relativa a la Bodega de Vinos The Winery.** Antes de la emisión de los permisos de construcción para la Estación de Alameda, el Patrocinador del Proyecto preparará una documentación equivalente al Sondeo de Edificios Históricos Americanos (HABS) Nivel III para la bodega de vinos The Winery, de conformidad con las *Normas y Directrices del Secretario del Interior para la Documentación Arquitectónica y de Ingeniería*. El informe:	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		1. Será elaborado por un profesional de la conservación histórica que cumpla con las normas de calificación profesional de la Secretaría del Interior en Materia de Historia, Historia Arquitectónica o Arquitectura Histórica, con experiencia demostrada en la preparación de documentación del HABS. 2. Incluirá fotografías digitales a todo color (con una resolución mínima de 300 ppi y un tamaño de imagen de 3,000 píxeles en una dimensión) que muestren lo siguiente: a. La elevación norte total (orientada hacia la avenida Cesar E. Chavez Avenue) y i. La línea del tejado, los cimientos y cualquier puerta, ventana o acceso de paso; ii. Vistas detalladas que muestren la condición típica existente de la pared exterior; y iii. Vistas detalladas que muestren cualquier daño existente en el exterior, como grietas o desprendimientos. b. Elevación poniente (que da a la calle Olvera Street), y i. La línea del tejado, los cimientos y cualquier puerta, ventana o acceso de paso;	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		ii. Vistas detalladas que muestren la condición típica existente de la pared exterior de ladrillos; y iii. Vistas detalladas que muestren cualquier daño existente en el exterior, como mortero y ladrillos sueltos. c. Elevación oriente (que da a la calle Alameda Street) i. La línea del tejado y los cimientos; ii. Vistas detalladas que muestren la condición típica existente de la pared exterior de ladrillos; y iii. Vistas detalladas que muestren cualquier daño existente en el exterior, como mortero y ladrillos sueltos. 3. Incluirá datos descriptivos por escrito, incluyendo notas detalladas de su estado antes de la construcción, índice de fotografías y plan de referencias de las fotos. Las fotografías de los daños existentes se relacionarán con un boceto de la elevación que indique su ubicación. 4. Incluirá copias de las fotografías históricas y otra documentación de apoyo, si está disponible. 5. Se ofrecerá a los siguientes repositorios para que sean usados por futuros investigadores y educadores.	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		Se contactará con cada uno de los repositorios para saber si están dispuestos y si tienen la capacidad de aceptar los documentos, así como su formato preferido para la transmisión. Solo será necesario distribuir copias a los repositorios que expresen interés: a. Biblioteca Pública de Los Ángeles - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del repositorio) de los datos descriptivos, el índice de las fotografías, el plano con las referencias de las fotografías y las fotografías. b. Autoridad de Monumentos Históricos de El Pueblo de Los Ángeles - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del repositorio) de los datos descriptivos, el índice de fotografías, el plano con las referencias de las fotografías y las fotografías. c. Biblioteca Estatal de California - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del depositario) de los datos descriptivos, el índice de fotografías, el plano con las referencias de las fotografías y las fotografías.	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		CUL-PDF-B. Documentación de la Post-Construcción Relativa a la Bodega de Vinos The Winery. Post-Construcción Una vez finalizada la construcción, se tomarán fotografías de la bodega de vinos The Winery equivalentes a las de CUL-PDF-A para comparar objetivamente el estado de la bodega antes y después de la construcción. En el caso de que se identifiquen daños en la bodega de vinos The Winery que no se hayan documentado en el momento del sondeo de la pre-construcción y sean considerados como causados por las actividades de la construcción durante la supervisión de la misma, el Patrocinador del Proyecto contratará a uno o más profesionales experimentados y calificados para llevar a cabo las reparaciones correspondientes dentro de los 12 meses siguientes a la finalización del proyecto. Las reparaciones cumplirán con las Normas para el Tratamiento de Propiedades Históricas (36 CFR Parte 68). *Características del Diseño del Proyecto del Mural El Grito* **CUL-PDF-C. Documentación de la Pre-Construcción.** Antes de la emisión de los permisos de construcción para la Estación de Alameda, el Patrocinador del Proyecto preparará una documentación equivalente al Sondeo de Edificios Históricos	

		Americanos (HABS) Nivel III para el mural de *El Grito* de conformidad con las *Normas y Directrices de la Secretaría del Interior para la Documentación Arquitectónica y de Ingeniería.* El informe: 1. Será elaborado por un profesional de la conservación histórica que cumpla con las normas de calificación profesional de la Secretaría del Interior en Materia de Historia, Historia Arquitectónica o Arquitectura Histórica, con experiencia demostrada en la preparación de documentación del HABS. 2. Incluirá fotografías digitales a todo color (con una resolución mínima de 300 ppi y un tamaño de imagen de 3,000 píxeles en una dimensión) que muestren lo siguiente: a. La totalidad del mural de *El Grito* de borde a borde, de frente b. La mitad izquierda del mural de *El Grito*, de frente c. La mitad derecha del mural de *El Grito*, de frente d. Vistas oblicuas que ilustren la curvatura del muro e. Fotografías secuenciales que muestren los distintos paneles y temas con mayor detalle f. Las partes laterales y la trasera del muro curvo en el que se encuentra el mural de *El Grito* g. Vistas detalladas que muestren:	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		i. Vista típica de perfil del mural *El Grito* (por ejemplo, mostrando la profundidad de los azulejos en el sustrato) ii. Las formas de las muescas en las dos esquinas superiores (dos vistas, izquierda y derecha) iii. Forma curveada de los lados del mural de *El Grito* (dos vistas, lado izquierdo y derecho) iv. Lechada típica entre los azulejos en dos o más lugares v. Borde inferior donde el mural de *El Grito* se une al suelo de la plaza vi. Cualquier daño o deterioro existente antes de la construcción 3. Incluirá datos descriptivos por escrito, incluyendo notas detalladas de su estado antes de la construcción, índice de fotografías y plan de referencias de las fotos. Las fotografías de los daños existentes deben ir acompañadas de un boceto del mural que indique la ubicación de dichos daños. 4. Incluirá copias de las fotografías históricas y otra documentación de apoyo, si está disponible. 5. Se ofrecerá a los siguientes repositorios para que sean usados por futuros investigadores y educadores. Se	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		contactará con cada uno de los repositorios para saber si están dispuestos y si tienen la capacidad de aceptar los documentos, así como su formato preferido para la transmisión. Solo será necesario distribuir copias a los repositorios que expresen interés: a. Biblioteca Pública de Los Ángeles - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del repositorio) de los datos descriptivos, el índice de las fotografías, el plano con las referencias de las fotografías y las fotografías. b. Biblioteca de UC Santa Cruz - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del repositorio) de los datos descriptivos, el índice de las fotografías, plano con referencias de las fotografías y las fotografías. c. El Departamento de Asuntos Culturales de Los Ángeles (DCA) - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del repositorio) de los datos descriptivos, el índice de las fotografías, plano con referencias de las fotografías y las fotografías. d. Biblioteca Estatal de California - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		preferencia del depositario) de los datos descriptivos, el índice de fotografías, el plano con las referencias de las fotografías y las fotografías. e. El Organismo de Conservación de Murales de Los Ángeles - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del repositorio) de los datos descriptivos, el índice de las fotografías, plano con referencias de las fotografías y las fotografías. f. Museo Eduardo Carrillo - Una copia impresa y/o un archivo digital (dependiendo de la preferencia del repositorio) de los datos descriptivos, el índice de las fotografías, plano con referencias de las fotografías y las fotografías. **CUL-PDF-D. Protección durante la Construcción Adyacente.** Antes de la emisión de los permisos de construcción para la Estación Alameda, el Patrocinador del Proyecto se asegurará de que el mural de *El Grito* esté suficientemente protegido de cualquier daño inadvertido causado por las actividades de construcción. Siguiendo las orientaciones del Servicio de Parques Nacionales para la protección de los recursos históricos durante la construcción	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		en las inmediaciones, deberán aplicarse, como mínimo, las siguientes medidas: 1. El equipo de supervisión de vibraciones (VIB-A) debe instalarse cuidadosamente para que no dañe permanentemente la fachada del mural de *El Grito*. 2. El mural de *El Grito* debe ser acolchado y apuntalado desde cualquier lado de la pared con soportes de madera acolchados. El acolchado puede consistir en espuma aislante o material similar. 3. Se deberá instalar una o varias barreras protectoras de madera contrachapada sobre la parte delantera, trasera, superior y lateral del mural de *El Grito* y la pared curva, a fin de disipar la fuerza de cualquier posible contacto físico. La barrera debe tener paneles desmontables o una característica similar para asegurar que los monitores de vibración y el mural puedan ser inspeccionados visualmente durante la supervisión de la construcción (CUL-PDF-C). 4. La cubierta de plástico o las láminas de polietileno deben fijarse sobre las barreras de madera para dar protección contra la acumulación de polvo o el contacto con materiales como el concreto no curado u otros	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		líquidos que podrían dañar o marcar la superficie del mural de *El Grito*. Todas las medidas de protección descritas anteriormente deben instalarse y fijarse de manera que no dañen el mural de *El Grito* ni la pared en la que se encuentra. La barrera no se fijará físicamente al mural de *El Grito* ni a la pared con tornillos, clavos ni otros tipos de sujeción. **CUL-PDF-E. Plan de Supervisión de la Construcción (Recursos Construidos).** Antes de la emisión de los permisos de construcción para la Estación de Alameda, el Patrocinador del Proyecto preparará un Plan de Supervisión de la Construcción en coordinación con el DCA. El Plan de Supervisión de la Construcción identificará los hitos específicos del proyecto en los que un profesional calificado que cumpla con las Normas del Secretario del Interior para la historia arquitectónica o la arquitectura histórica recibirá una notificación del Patrocinador del Proyecto o el contratista del Patrocinador del Proyecto para visitar el sitio y observar y documentar la condición del mural de *El Grito*. La información detallada se registrará en los memorandos de supervisión de la construcción presentados al DCA. Estos hitos incluirán, como mínimo:	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		1. Pre-construcción: Antes de que se instalen las medidas de protección (CUL-PDF-D), para confirmar que el estado de referencia inicial del mural de *El Grito* siga correspondiendo a la información presentada en la documentación tipo HABS (CUL-PDF-C). 2. Pre-construcción: Una vez instaladas las medidas de protección (CUL-PDF-D), para asegurar que son suficientes y que su instalación no ha dañado el mural de *El Grito*. 3. Construcción: Después de cada fase de construcción activa 4. Post-Construcción Una vez que haya finalizado la construcción y se hayan retirado las medidas de protección. En esta etapa, se tomarán fotografías del mural de *El Grito* equivalentes a las de CUL-PDF-C para comparar objetivamente el estado del mural de *El Grito* antes y después de la construcción. En las notificaciones del equipo de supervisión de vibraciones en tiempo real (VIB-A) también se incluirá el supervisor de la construcción. En el caso de que se identifiquen daños en el mural de *El Grito* que no se hayan documentado en el momento del sondeo de la pre-construcción y sean	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		considerados como causados por las actividades de la construcción durante la supervisión de la misma, el Patrocinador del Proyecto contratará a uno o más profesionales experimentados y calificados para llevar a cabo las reparaciones dentro de los 12 meses siguientes a la finalización del proyecto. Las reparaciones cumplirán con las Normas para el Tratamiento de Propiedades Históricas, 36 CFR, Parte 68 de la Secretaría del Interior.	
CUL-2: *¿El proyecto podría generar un cambio adverso substancial en cuanto a la significación de un recurso histórico, tal como se establece en §15064.5?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	**MM-CUL-A: Plan de Supervisión de los Recursos Culturales y Mitigación.** Antes de la construcción, un arqueólogo calificado que cumpla con las normas de la Secretaría del Interior para la Arqueología (36 CFR § 61) preparará un Plan de Supervisión de Recursos Culturales y Mitigación (CRMMP) para el proyecto. Cuando los componentes específicos del proyecto, como la Estación de Chinatown/State Park, tengan requisitos específicos para ese componente, el CRMMP establecerá los requisitos reglamentarios (como el PRC 5024), los cuales se cumplirán. Esto incluye la consulta a la Oficina de Preservación Histórica del Estado (SHPO) y el seguimiento de las prácticas para evitar los recursos históricos de propiedad estatal a fin de preservarlos, cuando sea prudente y factible hacerlo. Lo mismo se aplicaría a cualquier requisito específico de El Pueblo	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Sin impacto.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		de Los Ángeles en relación con las obras de la Estación de Alameda. El Plan General reconoce que el Parque tiene sensibilidades arqueológicas y, como tal, recomienda que se estudien continuamente los recursos existentes y potenciales, así como la necesidad de actualizar y ampliar constantemente el conocimiento de las actividades históricas en el Parque. En cuanto a los recursos culturales asociados al Parque, el Plan General establece que el Parque debe "[i]dentificar, documentar, evaluar e interpretar los recursos culturales del Parque", y "[p]roteger, estabilizar y preservar los recursos culturales significativos dentro del Parque". Específicamente, el CRMMP se aplicará a todas las actividades de alteración del suelo que se extiendan a los suelos nativos dentro de los sitios arqueológicos conocidos y otras áreas de alta sensibilidad. Las excavaciones que se realicen dentro de los sitios arqueológicos conocidos o en un radio determinado de ellos se supervisarán hasta una profundidad en la que el arqueólogo calificado determine que se ha alcanzado la base del yacimiento arqueológico. El arqueólogo calificado supervisará al supervisor arqueológico. Se espera que la supervisión sea necesaria hasta la profundidad máxima de las excavaciones	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		previstas en la Estación de Alameda y hasta aproximadamente 15 pies (4.6 m) de profundidad en la Torre de Alameda y en la Estación de Chinatown/State Park. El trabajo también será supervisado por supervisores nativos americanos de conformidad con la Medida de Mitigación TCR-A. Sin embargo, si en el curso de las excavaciones el arqueólogo calificado determina que el sitio se ha perturbado o que la sensibilidad por recursos arqueológicos significativos es baja porque no se han encontrado recursos, entonces la supervisión se puede reducir o suspender. El plan de supervisión deberá definir: la coordinación de la pre-construcción, la supervisión de la construcción para las excavaciones en función de las actividades y la profundidad de la perturbación planificada para cada componente del proyecto (incluyendo las actividades de perturbación del suelo en los suelos nativos dentro de los sitios arqueológicos conocidos), los protocolos de descubrimientos imprevistos, la recuperación de datos (incluyendo la suspensión o el desvío de la construcción para que los recursos arqueológicos puedan ser evaluados y recuperados de manera oportuna), el tratamiento de los artefactos y las características, la obtención de ellos (incluyendo un plan de curación) y la presentación de informes. Si Metro	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		determina que los recursos son potencialmente elegibles para el Registro de Recursos Históricos de California (CRHR) o que podrían califican como recursos arqueológicos únicos de acuerdo con la CEQA, el Patrocinador del Proyecto se coordinará con el arqueólogo y con Metro para desarrollar un plan de tratamiento apropiado para dichos recursos de acuerdo con la Sección 21083.2(i) del Código de Recursos Públicos de California (PRC). La preservación en el lugar es el método de tratamiento preferido, pero si la preservación en el lugar no es factible, el tratamiento puede incluir la realización de excavaciones de recuperación de datos arqueológicos para retirar . Se identificará al personal clave y se especificará el proceso de notificación y consulta (en el que se identificarían las entidades específicas de cada estación) dentro del CRMMP, así como los protocolos de información. Si el descubrimiento resulta significativo según la CEQA y la recuperación de datos es el método seleccionado de tratamiento, el arqueólogo también deberá conservar los especímenes en un depósito con almacenamiento permanente recuperable y presentar un informe escrito a la agencia líder dentro del plazo de un año tras la finalización del trabajo de campo. Una vez que el informe se haya completado, este	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		se archivará en el centro de información SCCIC. Para el Recurso 19-004200 y el pavimento de granito (dentro del área de impacto directo del proyecto) en el Sitio 19-003120, el CRMMP deberá describir la documentación requerida y el tratamiento de los recursos durante la excavación y la posible remoción. **MM-CUL-B: Programa de Capacitación de Trabajadores sobre Recursos Arqueológicos.** Para mitigar los recursos históricos desconocidos dentro del área de impactos directos y mitigar los impactos potenciales a los mismos, el Patrocinador del Proyecto contratará a un arqueólogo calificado para desarrollar y dirigir un programa de capacitación de trabajadores para el proyecto con la participación de El Pueblo (en lo que respecta a la Estación de Alameda) y el personal de Los Angeles State Historic Park (LASHP) (en lo que respecta a la Estación de Chinatown/State Park) antes del inicio de las actividades de alteración del suelo. La capacitación será preparada por un arqueólogo que cumpla con las Normas de Arqueología del Secretario del Interior y se ajustará a los detalles específicos de los dos parques. La capacitación proporcionará información a los trabajadores de la construcción sobre las ubicaciones conocidas de los recursos arqueológicos y las áreas potenciales que	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		pueden ser sensibles para los recursos arqueológicos asociados con el proyecto. Se fomentará la participación de LASHP y El Pueblo en la capacitación del personal. En caso de que los grupos del personal de construcción sean escalonados o rotados, se llevará a cabo una capacitación adicional para los nuevos trabajadores de la construcción que realicen actividades de perturbación del suelo. El arqueólogo calificado conservará la documentación que demuestre que los trabajadores de la construcción correspondientes asistieron al programa de capacitación de trabajadores. Un arqueólogo calificado preparará una presentación adecuada que describa e ilustre los recursos que probablemente se encuentren en la excavación del proyecto y que describa el protocolo que se debe seguir en caso de un hallazgo. Si se encuentra algún recurso arqueológico durante las actividades de perturbación del suelo, el trabajo se detendrá temporalmente en las proximidades del hallazgo y el contratista de la construcción se pondrá en contacto con el arqueólogo calificado para examinar y evaluar el recurso de acuerdo con las disposiciones de la CEQA y tal como se indica en el CRMMP. **MM-CUL-C: Plan de Pruebas Arqueológicas para 19-000887 y 19-004320 (Estación de Alameda).** Antes de	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		las actividades de perturbación del suelo, se debe preparar un plan de pruebas arqueológicas y recuperación de datos para el área de impactos directos, la cual está localizada al norte de la Placita de Dolores, y dicho plan se debe implementar después de que el pavimento sea removido; lo anterior es para mitigar los impactos a los Recursos 19-000887 y 19-004320, los cuales incluyen porciones de la Zanja, un sitio arqueológico elegible por el NRHP que no es factible evitar. Aunque el proyecto propuesto está diseñado para no impactar la porción de la Zanja Madre dentro del recurso 19-000887, sí existe el potencial de encontrar porciones de la Zanja no registradas previamente o desechos de artefactos del sitio en general. Por lo tanto, se preparará un plan de pruebas para las porciones de los sitios que serán impactados fuera de la ubicación conocida de la Zanja. Dentro del área de impactos directos del proyecto, el recurso 19-000887 se superpone al recurso no evaluado 19-004320, que por lo tanto también se incluirá en el plan de pruebas. El plan de pruebas se preparará en consulta con la Autoridad de Monumentos Históricos de El Pueblo de Los Ángeles, específicamente para estos recursos en la Estación de Alameda. El plan de pruebas propondrá excavaciones arqueológicas limitadas de	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		una porción del sitio que se superponga al área de impactos directos y contendrá mapas que muestren la superposición de los sitios con el área de impactos directos del proyecto. Las excavaciones de prueba tienen por objeto identificar la ubicación, la integridad y la importancia de los depósitos arqueológicos que pueden verse afectados por el proyecto propuesto. El plan de pruebas describirá las ubicaciones y los métodos de excavación, tales como dónde y en qué suelos se pueden o no se pueden realizar excavaciones mecánicas, los tamaños de los tamices y los umbrales de los criterios que requerirían la recuperación de datos. El plan de pruebas se aplicará una vez que se haya retirado el pavimento y con suficiente antelación a la construcción a fin de que haya tiempo suficiente para llevar a cabo el plan y para preparar un plan para un programa de recuperación de datos que se llevaría a cabo si es necesario. Si durante las excavaciones de prueba se encuentran restos arqueológicos significativos que parezcan contribuir a la importancia del sitio en general, y no es factible evitarlos/preservarlos en el lugar, se requerirán excavaciones de recuperación de datos, y se preparará y aplicará un plan de recuperación de datos. El plan de recuperación de datos detallará el tratamiento de los restos arqueológicos	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		supervivientes, si las pruebas identifican alguno. El plan de recuperación de datos especificará una muestra estadísticamente significativa del sitio que se excavará y describirá las herramientas específicas, el tamaño del tamiz y los métodos que se utilizarán. El plan describirá cómo se expondrán los restos estructurales, si los hubiera, y cómo se hará un mapeo de estos. También se describirán los estudios de laboratorio previstos para el análisis de los hallazgos. **MM-CUL-D: Plan de Pruebas Arqueológicas para la Explanada de LAUS.** Para mitigar los impactos al Recurso 19-001575, que es un sitio arqueológico elegible para el NRHP, se preparará e implementará un plan de pruebas arqueológicas y un plan de recuperación de datos para el área de impactos directos antes de las actividades de perturbación del suelo. El plan de pruebas propondrá la realización de excavaciones arqueológicas limitadas en una parte del sitio que se superponga al área de impactos directos. Las excavaciones de prueba tienen por objeto identificar la ubicación, la integridad y la importancia de los depósitos arqueológicos que pueden verse afectados por el proyecto propuesto. El plan de pruebas describirá las ubicaciones y los métodos de excavación, tales como dónde y en qué	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		suelos se pueden o no se pueden realizar excavaciones mecánicas, los tamaños de los tamices y los umbrales de los criterios que requerirían la recuperación de datos. Si se encuentran restos arqueológicos significativos que parezcan contribuir a la elegibilidad del NRHP y CRHR del sitio durante las excavaciones de prueba y no es factible evitarlos/preservarlos en el lugar, se requerirán excavaciones de recuperación de datos, y se implementará el plan de recuperación de datos. El plan de recuperación de datos habrá de especificar una muestra estadísticamente significativa del sitio que se excavará y describirá las herramientas específicas, el tamaño del tamiz y los métodos que se utilizarán. El plan describirá cómo se expondrán los restos estructurales, si los hubiera, y cómo se hará un mapeo de estos. También se describirán los estudios de laboratorio previstos para el análisis de los hallazgos. **MM-CUL-E: Plan de Pruebas Arqueológicas para Los Angeles State Historic Park.** Para mitigar los impactos inevitables al Recurso 19-003120, que es un sitio arqueológico elegible para el NRHP, se preparará e implementará un plan de pruebas arqueológicas y un plan de recuperación de datos para el área de impactos directos antes de las actividades de perturbación del suelo. El plan de	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		pruebas se preparará en consulta con el organismo a cargo de los parques estatales de California, California State Parks y la SHPO (de conformidad con el PRC 5024.5). El plan de pruebas propondrá la realización de excavaciones arqueológicas limitadas en una parte del sitio que se superponga al área de impactos directos. Las excavaciones de prueba tienen por objeto identificar la ubicación, la integridad y la importancia de los depósitos arqueológicos que pueden verse afectados por el proyecto propuesto; y se utilizarán específicamente para confirmar y definir los posibles cimientos de la oficina y las instalaciones de carga del ferrocarril Southern Pacific Railroad que se muestran en los mapas de seguros contra incendios de Sanborn para superponerse al área de impacto directo de la estación. El plan describirá las ubicaciones y los métodos de excavación, tales como dónde y en qué suelos se pueden o no se pueden realizar excavaciones mecánicas, los tamaños de los tamices y los umbrales de los criterios que requerirían la recuperación de datos. Si se encuentran restos arqueológicos significativos que parezcan contribuir a la elegibilidad del NRHP y CRHR del sitio durante las excavaciones de prueba y no es posible evitar/preservar en el lugar, se requerirán excavaciones de recuperación	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		de datos, y se implementará el plan de recuperación de datos. El plan especificará una muestra estadísticamente significativa del sitio que se excavará y describirá las herramientas específicas, el tamaño del tamiz y los métodos que se utilizarán. El plan describirá cómo se expondrán los restos estructurales, si los hubiera, y cómo se hará un mapeo de estos. También se describirán los estudios de laboratorio previstos para el análisis de los hallazgos. **MM-CUL-F: Rediseño de la Ubicación de las Estructuras de Servicios del Parque para Evitar los Elementos Arqueológicos en la Estación de Los Angeles State Historic Park.** Después de la implementación de CUL-E, si se encuentra que los servicios (por ejemplo, concesiones y baños) del parque Los Angeles State Historic Park tienen el potencial de impactar cualquier característica significativa encontrada durante la fase de prueba de CUL-E, la ubicación de las estructuras del servicio del parque será reconfigurada para evitar y/o reducir los impactos a esas características, según sea factible.	
CUL-3: *¿Podría el proyecto perturbar cualquier resto humano, incluyendo aquellos enterrados fuera de los cementerios formales?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	Consultar **MM-CUL-D** ~~**y MM-CUL-F**~~ como se definen en **CUL-2**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Sin impacto.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
ENERGÍA			
ENE-1: *¿El proyecto provocaría impactos ambientales potencialmente significativos debido al consumo de recursos energéticos derrochadores, ineficientes o innecesarios, durante la construcción o el funcionamiento del proyecto?*	Electricidad **Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo. Combustible **Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo. Gas Natural **Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Electricidad **Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo. Combustible **Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo. Gas Natural **Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.
ENE-2: *¿El proyecto podría entrar en conflicto con un plan estatal o local de energía renovable o de eficiencia energética u obstruirlo?*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	Impacto menos que significativo.
GEOLOGÍA Y SUELOS			
GEO-1: *¿El proyecto causaría, directa o indirectamente, posibles efectos adversos sustanciales, incluyendo el riesgo de pérdidas, lesiones o muerte que impliquen: la ruptura de una falla sísmica conocida, según lo delineado en el*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	**MM-GEO-A**: **Preparación de un Informe Geotécnico Final Específico para el Sitio.** El Patrocinador del Proyecto contratará a un ingeniero geotécnico registrado en California para que prepare y presente una investigación geotécnica final específica del lugar y un informe a la	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
Mapa de Zonificación de Fallas Sísmicas de Alquist-Priolo más reciente emitido por el geólogo estatal para el área, o basado en otra evidencia sustancial de una falla conocida; fuertes sacudidas sísmicas del suelo; fallas del suelo relacionadas con sismos, incluida la licuefacción; o deslizamientos de tierra?		Ciudad de Los Ángeles para su revisión, de conformidad con los requisitos del CBC, las enmiendas aplicables de Los Ángeles y la Publicación Especial 117 del Servicio Geológico de California (según sus enmiendas). Se necesita un programa de exploración geotécnica específico para el sitio y las pruebas de laboratorio asociadas para completar una evaluación a nivel de diseño de los riesgos y las condiciones geológicas, los riesgos sísmicos, las condiciones de nivelación y las capacidades de los cimientos. El informe geotécnico final específico del sitio proporcionará una descripción de las condiciones geológicas y geotécnicas del sitio; los resultados, las conclusiones y las recomendaciones de mitigación de los posibles riesgos geológicos y sísmicos; y las recomendaciones geotécnicas a nivel de diseño en apoyo al diseño de la explanación y la cimentación. Además, el informe geotécnico incluirá las medidas recomendadas para reducir los posibles impactos relacionados con los deslizamientos de tierra, el hundimiento, la licuefacción, el asentamiento diferencial, los suelos expansivos, la corrosividad del suelo u otras posibles fallas del terreno inducidas por el proyecto propuesto. La presentación y aprobación del informe geotécnico final será una condición para los permisos de nivelación y construcción	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		emitidos por el Departamento de Construcción y Seguridad de la Ciudad de Los Ángeles. El Patrocinador del Proyecto deberá aplicar las recomendaciones contenidas en el informe aprobado durante el diseño y la construcción del proyecto.	
GEO-2: *¿El proyecto provocará una erosión sustancial del suelo o la pérdida de la capa superior del mismo?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
GEO-3: *¿Estaría el proyecto ubicado en una unidad geológica o suelo inestable, o que se volvería inestable como resultado del proyecto y potencialmente daría lugar a un deslizamiento de tierra, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del sitio?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-GEO-A** como se define en **GEO-1**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
GEO-4: *¿Se ubicaría el proyecto en un suelo expansivo, tal como se define en la Sección 1803.5.3 del CBC vigente, creando riesgos sustanciales directos o indirectos para la vida o la propiedad?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-GEO-A** como se define en **GEO-1**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
GEO-5: *¿El proyecto tendría suelos incapaces de soportar adecuadamente el uso de fosas sépticas o sistemas alternativos de eliminación de aguas residuales cuando no se disponga de alcantarillado para la eliminación de las mismas?*	**Construcción:** Sin impacto. **Operaciones:** Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Sin impacto. **Operaciones:** Sin impacto.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
GEO-6: *¿El proyecto destruiría, directa o indirectamente, un recurso o recurso paleontológico único o una característica geológica única?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	**MM-GEO-B: Preparación de un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos (PRMMP).** El PRMMP será desarrollado por un paleontólogo calificado que cumpla con los criterios establecidos por la Sociedad de Paleontología de Vertebrados. El plan se aplicará a los depósitos paleontológicamente sensibles, incluidos los depósitos de aluvión cuaternario más antiguos y de la formación Puente, que puedan verse afectados por el proyecto propuesto, según lo determine un paleontólogo calificado en consulta con el equipo de construcción y guiado por la toma de muestras geotécnicas. El paleontólogo calificado supervisará al supervisor paleontológico, que estará presente durante las excavaciones de construcción en los depósitos aluviales cuaternarios más antiguos y en los depósitos de la formación Puente del Mioceno. La supervisión consistirá en la inspección visual de las exposiciones frescas de la roca en busca de restos fósiles más grandes y, si corresponde, la recolección de muestras de sedimentos húmedos o secos de horizontes prometedores en busca de restos fósiles más pequeños. La frecuencia de las inspecciones de supervisión será determinada por el paleontólogo, y se basará en el ritmo de las actividades de	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Sin impacto.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		perturbación del suelo, el material que se está excavando y la profundidad de la excavación, así como la abundancia y el tipo de materiales paleontológicos en caso de que estos sean encontrados. Si se encuentra algún material paleontológico, el supervisor paleontológico desviará o redirigirá temporalmente las actividades de alteración del suelo en la zona del fósil expuesto para facilitar la evaluación y, si es necesario, salvar dicho material. El paleontólogo evaluará los materiales descubiertos y proporcionará recomendaciones, si es necesario, para la preservación, conservación o reubicación del recurso, según corresponda. El Patrocinador del Proyecto cumplirá con las recomendaciones del paleontólogo evaluador, y las actividades de perturbación del suelo podrán reanudarse una vez que se hayan aplicado las recomendaciones del paleontólogo a satisfacción de éste último. Si se encuentran materiales paleontológicos, el paleontólogo preparará un informe en el que se identifique el recurso y las recomendaciones propuestas y aplicadas, en el plazo de un año desde la finalización del trabajo de campo. Se enviará una copia del informe al Museo de Historia Natural del Condado de Los Ángeles.	
EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO			

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
GHG-1: *¿El proyecto generará, directa o indirectamente, emisiones de gases de efecto invernadero que puedan tener un impacto significativo en el medio ambiente?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. **GHG-PDF-A: Energía verde.** La energía eléctrica para el funcionamiento del sistema de góndolas aéreas del proyecto propuesto y las estaciones, la intersección y las torres asociadas provendría de recursos renovables. El proyecto propuesto logrará esto mediante la aplicación al Programa de Energía Verde del LADWP u otros programas disponibles del LADWP (o equivalentes) que proporcionen electricidad renovable.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
GHG-2: *¿Entraría el proyecto en conflicto con cualquier plan, política o reglamento aplicable de un organismo adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero?*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	Impacto menos que significativo.
PELIGROS Y MATERIALES PELIGROSOS			
HAZ-1: *¿El proyecto podría representar un peligro significativo para el público o el ambiente debido al transporte de rutina, el uso o la eliminación de materiales peligrosos?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	**MM-HAZ-A:** *Elaboración de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas*. El Patrocinador del Proyecto contratará a un consultor especializado en medio ambiente para elaborar un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas antes de realizar cualquier actividad de reclasificación, desmantelamiento o construcción. El Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas se preparará e implementará conforme a métodos específicos de manejo y eliminación en caso de presentarse una situación de aguas subterráneas contaminadas, suelos	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		contaminados o estructuras contaminadas durante la construcción del proyecto. El Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas deberá contener un resumen de las condiciones ambientales en cada uno de los sitios del proyecto, incluyendo las estaciones y las torres. Dicho Plan deberá también incluir métodos y procedimientos para el muestreo y el análisis de suelos y/o aguas subterráneas para clasificarlos como peligrosos o no peligrosos; y si se identifican como peligrosos, el plan deberá incluir métodos y procedimientos adicionales para manejar y retirar adecuadamente los suelos y/o las aguas subterráneas afectadas, cuya eliminación y/o reciclaje deberá realizarse fuera del sitio de las obras. Los métodos y procedimientos del Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas deberán respetar los reglamentos federales, estatales y locales vigentes, además de proteger al personal y al medio ambiente. Este Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas se presentará al Departamento de Edificaciones y Seguridad de Los Ángeles (LADBS) para su revisión antes del inicio de las actividades de demolición y construcción, y como condición para los permisos de nivelación, construcción y/o demolición. Las especificaciones del contrato exigirán el pleno cumplimiento de todas las	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		normativas locales, estatales y federales aplicables (incluyendo, entre otras, las normas de seguridad y salud de la OSHA, los requisitos de Cal/OSHA, las normativas federales, estatales y locales de eliminación de residuos, la Norma 1166 del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD), así como cualquier otro requisito aplicable del Departamento de Sustancias Tóxicas de California, la Junta Regional de Control de Calidad del Agua de Los Ángeles y la Ciudad de Los Ángeles) relacionadas con la identificación, la excavación, el transporte y la eliminación de materiales peligrosos, incluyendo los que se encuentren en el suelo excavado y las aguas subterráneas deshidratadas. **MM-HAZ-B:** *Eliminación de Materiales Peligrosos.* Antes de la demolición del edificio existente en 1201 North Broadway, un contratista especializado en eliminación de materiales peligrosos deberá proceder a la eliminación de dichos materiales peligrosos retirándolos, eliminándolos y transportándolos de acuerdo con la normativa federal, estatal y local. El contratista autorizado para la eliminación deberá cumplir con las normas asentadas en Cal/OSHA, las cuales rigen los estándares de asbesto y pinturas de plomo (Código de Regulaciones de California, Artículo 4, Secciones 1529, 5208 y 1532),	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		en OSHA 29 CFR Sección 1926.62 con respecto a la construcción con plomo, y en OSHA 29 CFR Sección 1926.1101 acerca de la exposición al asbesto. El contratista deberá también cumplir con la norma 1403 del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur, relativa a las emisiones de asbesto durante las actividades de demolición de edificios. Se tomarán medidas de seguridad en el sitio del trabajo durante la eliminación de materiales peligrosos, incluyendo humedecer el área para evitar la posible liberación de materiales peligrosos en el aire, y eliminar el polvo con aspiradoras de partículas en el aire de alta eficiencia y/o toallas húmedas desechables.	
HAZ-2: *¿El proyecto crearía un peligro significativo para el público o el medio ambiente debido a condiciones de alteraciones y accidentes razonablemente previsibles relacionados con la liberación de materiales que sean peligrosos para el medio ambiente?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-HAZ-A** y **MM-HAZ-B** como se definen en **HAZ-1**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
HAZ-3: *¿Del proyecto saldrán emisiones peligrosas o se manejarán en el mismo materiales, sustancias o residuos peligrosos o gravemente peligrosos a menos de un cuarto de milla (400 m) de alguna escuela existente o propuesta?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-HAZ-A** y **MM-HAZ-B** como se definen en **HAZ-1**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
HAZ-4: *¿El proyecto se ubicaría en un lugar incluido en alguna lista de lugares con materiales peligrosos recopilada de acuerdo con la Sección 65962.5 del Código del Gobierno (Government Code) y, como resultado, constituiría un peligro significativo para el público o el medio ambiente?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	Consultar **MM-HAZ-A** y **MM-HAZ-B** como se definen en **HAZ-1**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Sin impacto.
HAZ-5: *En el caso de un proyecto situado dentro de un plan de uso del suelo de aeropuerto o, cuando no se haya adoptado dicho plan, dentro de un radio de 2 millas (3.2 km) de un aeropuerto público o de uso público, ¿el proyecto provocaría un peligro para la seguridad o un ruido excesivo para las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
HAZ-6: *¿El proyecto perjudicaría la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencias adoptado, o interferiría físicamente con dicho plan?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
HIDROLOGÍA Y CALIDAD DEL AGUA			
HWQ-1: *¿El proyecto infringirá las normas de calidad del agua o los requisitos de descarga de residuos, o degradará sustancialmente la calidad de las aguas superficiales o subterráneas?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
HWQ-2: *¿El proyecto reducirá las reservas de aguas subterráneas o interferirá sustancialmente con la recarga de las aguas subterráneas de manera que el proyecto pueda impedir la gestión sostenible de las aguas subterráneas de la cuenca?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.
HWQ-3: *¿El proyecto alterará sustancialmente el patrón de drenado existente en el lugar o la zona, incluso alterando el curso de un arroyo o río o al añadir superficies impermeables de manera que:* *i. provoque una erosión o sedimentación considerable dentro o fuera del sitio;* *ii. aumente sustancialmente el índice o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produzcan inundaciones dentro o fuera del sitio;* *iii. cree o contribuya a una escorrentía que supere la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o que proporcione fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada; o* *iv. impida o redirija los flujos de inundación?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
HWQ-4: *En zonas de peligro de inundación, de tsunami o de naufragio, ¿el proyecto podría suponer un riesgo de liberación de contaminantes debido a la inundación del proyecto?*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	Impacto menos que significativo.
HWQ-5: *¿El proyecto podría obstaculizar o entrar en conflicto con la aplicación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
PLANIFICACIÓN Y USO DE LA TIERRA			
LUP-1: *¿El proyecto dividiría físicamente a alguna comunidad establecida?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Sin impacto.
LUP-2: *¿El proyecto causaría un impacto ambiental significativo debido a un conflicto con algún plan, política o reglamento de uso del suelo adoptado con el fin de evitar o mitigar algún efecto ambiental?*	Impacto significativo.	**MM-LUP-A: Obtención de una Enmienda al Plan General de Los Angeles State Historic Park.** Según lo establece el Código de Recursos Públicos (Public Resources Code) 5002.2, el proyecto propuesto deberá obtener una Enmienda al Plan General de Los Angeles State Historic Park para permitir los usos de traslado dentro del Plan General de Los Angeles State Historic Park.	Impacto menos que significativo con mitigación.
RECURSOS MINERALES			
MIN-1: *¿El proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de algún recurso mineral conocido que sería de valor para la región y los residentes del estado?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
MIN-2: *¿El proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de un sitio de recuperación de recursos minerales de importancia local delineado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso del suelo?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
RUIDO			
NV-1: *¿El proyecto provocaría un aumento sustancial, temporal o permanente de los niveles de ruido ambiental en las inmediaciones del proyecto por encima de las normas establecidas en el plan general local o la ordenanza sobre el ruido, o de las normas aplicables o de otros organismos?*	**Construcción:** Significativo e Inevitable. **Operación**: Impacto menos que significativo.	**MM-NOI-A:** *Preparación de un Plan de Gestión del Ruido de la Construcción.* Antes de emitir los permisos de nivelación para el proyecto propuesto, el Patrocinador del Proyecto deberá diseñar un Plan de Gestión del Ruido de la Construcción para minimizar los impactos del ruido relacionado con la construcción a los receptores sensibles al ruido fuera del sitio. El Plan de Gestión del Ruido de la Construcción incluirá las siguientes medidas para reducir los niveles de ruido: • **Barreras contra el Ruido**: Se instalarán barreras temporales contra el ruido entre la zona de construcción del proyecto y los receptores afectados, tal y como se indica a continuación. Las barreras contra el ruido estarán diseñadas para tener una clase de transmisión de sonido (STC) de al menos 25 y deberán tener la capacidad de proporcionar un rango de reducción de ruido entre 5 dBA y 15 dBA cuando el equipo de construcción esté ubicado por debajo del nivel de elevación de la barreras contra el ruido y no haya línea de	**Construcción:** Significativo e Inevitable. **Operación**: Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		visión entre el equipo de construcción y los receptores sensibles al ruido. Las ubicaciones y alturas específicas de las barreras temporales contra el ruido deberán incluir lo siguiente por componentes del proyecto: • Estación de Alameda o Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 24 pies (7.3 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del Proyecto y NSR 3 [Apartamentos Mozaic]. o Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 8 pies (2.4 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 1A [Union Station] y NSR 1B [First Five LA]. o Durante la fase de Cimientos y Columnas, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido entre las actividades de construcción del proyecto que ocurran dentro de Alameda Street y NSR 1A [Union Station], NSR 1B	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		[First Five LA], NSR 2 [El Pueblo], y NSR 3 [Apartamentos Mozaic]. o Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas y durante una parte de la fase de circulación vertical, instalaciones, paisajismo y trabajos interiores, se instalarán plataformas temporales para facilitar las actividades de construcción. Mientras se instalan las plataformas temporales, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido en las plataformas temporales entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 3. – Torre de Alameda o Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 8 pies (2.4 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 4 [The California Endowment]. o Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas, se instalarán plataformas	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		temporales para facilitar las actividades de construcción. Mientras se instalan las plataformas temporales, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido en las plataformas temporales entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 4. – Torre de Alpine o Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 8 pies (2.4 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 6 [Chinatown Senior Lofts] y NSR 7 [Homeboy Industries]. o Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas, se instalarán plataformas temporales para facilitar las actividades de construcción. Mientras se instalan las plataformas temporales, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido en las plataformas temporales entre el sitio de	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		construcción del proyecto y NSR 6 y NSR 7. ○ NSR 5 [Residencial en el futuro] es actualmente un aparcamiento no desarrollado propiedad de la ciudad y se propone para uso residencial multifamiliar en el futuro. Si NSR 5 está ocupada por unidades residenciales en el momento de la construcción del proyecto, se deberán instalar las siguientes barreras contra el ruido: ▪ Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 8 pies (2.4 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 5. ▪ Durante las fases de cimentación y columnas y de montaje de acero estructural y equipos de góndolas, el proyecto deberá proporcionar una barrera temporal de 24 pies (7.3 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del proyecto y las unidades residenciales	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		ocupadas en NSR 5 [Residencial en el futuro]. ▪ Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas, se instalarán plataformas temporales para facilitar las actividades de construcción. Mientras se instalan las plataformas temporales, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido en las plataformas temporales entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 5. – Estación de Chinatown/State Park o Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 8 pies (2.4 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 9 [Blossom Plaza], NSR 10 [Futuro Desarrollo Residencial], NSR 11 [Capitol Milling], y NSR 14S [Los Angeles State Park]. La barrera contra el ruido incluirá una puerta que podrá abrirse temporalmente para el acceso durante las horas	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		de construcción a lo largo de Spring Street para el acceso a la construcción. o Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido entre la Estación de Chinatown/State Park y NSR 8 [College Station] y NSR 12 [Futuro Desarrollo Residencial]. o Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas, se instalarán plataformas temporales para facilitar las actividades de construcción. Mientras se instalan los andenes temporales, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido en las plataformas temporales entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 8, NSR 12 y NSR 14S. – Broadway Junction o Durante toda la duración de la construcción, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 24 pies (7.3 m) contra el ruido entre el sitio de	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		construcción del proyecto y NSR 13 [Desarrollo futuro], NSR 14N [Los Angeles State Historic Park], y NSR 17 [Residencias de baja altura]. o Durante la fase de demolición y la fase de cimientos y columnas, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 24 pies (7.3 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 16 [Cathedral High School]. o Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas y durante una parte de la fase de circulación vertical, instalaciones, paisajismo y trabajos interiores, el proyecto deberá proporcionar una barrera temporal de ruido de 8 pies (2.4 m) entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 16 [Cathedral High School]. o Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas y durante una parte de la fase de circulación vertical, instalaciones, paisajismo y trabajos interiores, se instalarán plataformas temporales para facilitar las	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		actividades de construcción. Mientras se instalan las plataformas temporales, el proyecto deberá proporcionar una barrera temporal de 10 pies (3 m) contra el ruido en las plataformas temporales entre el sitio de construcción del proyecto y NSR 13, NSR 14 N, NSR 16, y NSR 17. – Torre del Estadio o Durante la fase de Cimientos y Columnas, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 8 pies (2.4 m) contra el ruido entre el sitio de construcción del Proyecto y la NSR 16 [Cathedral High School] y NSR 17 [Residencial de baja altura]. o Durante una parte de la fase de montaje del acero estructural y del equipo de las góndolas, se instalarán plataformas temporales para facilitar las actividades de construcción. Mientras se instalan las plataformas temporales, el proyecto proporcionará una barrera temporal de 10 pies contra el ruido en las plataformas	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		temporales entre la construcción del proyecto y NSR 16 y NSR 17. • **Mantenimiento del Equipo**: El equipo de construcción se mantendrá adecuadamente de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes para evitar el ruido debido a las piezas desgastadas o mal mantenidas y estará equipado con los mejores dispositivos de supresión de ruido disponibles (es decir, silenciadores, revestimiento y/o carcasas para motores). Todas las herramientas de impacto deberán estar cubiertas o protegidas, y todos los puertos de admisión y escape de los equipos eléctricos deberán estar amortiguados o protegidos. • **Fuentes Eléctricas:** Cuando sea posible, se utilizarán fuentes eléctricas en el sitio para alimentar los equipos en lugar de generadores diesel. • **Usos Sensibles:** Los equipos fijos y/o estacionarios (por ejemplo, generadores, compresores, mezcladores de concreto) se situarán lejos de los receptores sensibles al ruido. • **Alcance a la Comunidad:** Para reducir los impactos en la comunidad local relacionados con las molestias derivadas	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		del ruido de la construcción, se aplicará lo siguiente: – Coordinador de Perturbaciones Acústicas: Se designará a un Coordinador de Perturbaciones Acústicas y Vibraciones. El Coordinador de Perturbaciones Acústicas será responsable de responder a cualquier queja local sobre el ruido de la construcción. El Coordinador de Perturbaciones Acústicas y Vibraciones determinará la causa de la queja (por ejemplo, inicios demasiado temprano, el silenciador en mal estado, etc.) y deberá aplicar medidas razonables para atender la queja. Las horas de construcción, los días de trabajo permitidos y el número de teléfono del superintendente de la obra se colocarán claramente en todas las entradas de la obra para que los propietarios de los alrededores puedan ponerse en contacto con el superintendente de la obra si es necesario. En caso de que se reciba una queja, se implementarán las acciones correctivas apropiadas y se proporcionará un informe de la acción a la parte que presenta la queja.	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		– Aviso de Construcción: El contratista de la construcción proporcionará un aviso de construcción a los residentes dentro de 500 pies (152 m) del sitio de construcción para cada componente del proyecto antes de iniciar las actividades de construcción. El aviso de construcción incluirá la dirección de la obra, el equipo que se prevé utilizar y la duración de las actividades de construcción, el número de permiso, el nombre y el número telefónico del superintendente de la obra, el horario de construcción y el número de teléfono de la ciudad donde se pueden denunciar infracciones. El aviso también incluirá el número de teléfono del Coordinador Acústico. • **Limitación de Equipos Encendidos que No Se Estén Usando**: Los equipos de construcción no deberán estar encendidos si no se están usando (en ralentí) durante más de 5 minutos, tal y como exige la Sección 2485 del Código de Reglamentos de California. **NOI-PDF-A: Características de Control del Ruido de las Cabinas de las Góndolas.** Las cabinas de las góndolas del proyecto deberán incluir las siguientes características:	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		1. Las cabinas de góndola se diseñarán con un índice de reducción del ruido entre el interior y el exterior no inferior a la Clase de Transmisión de Sonido (STC) 35. 2. Si se incluyen unidades de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) en el diseño de las cabinas de las góndolas, éstas se diseñarán con un nivel de potencia sonora no superior a 71 dBA.	
NV-2: *¿El proyecto provocaría la generación de niveles excesivos de vibración o ruido en el suelo?*	**Construcción:** Significativo e Inevitable. **Operación**: Impacto menos que significativo.	**MM-VIB-A: Supervisión de Vibraciones.** Antes de la emisión de los permisos de nivelación para el proyecto propuesto, el Patrocinador del Proyecto deberá diseñar un Plan de Supervisión de Vibraciones. El Plan deberá: • Proveer el Equipo de Supervisión de Vibraciones: la colocación de un equipo de supervisión de vibraciones a 26 pies (7.9 m) aproximadamente de distancia de Avila Adobe (adición de los años 1970), la pared mural de El Grito y la antigua bodega de vinos The Old Winery por parte de un profesional calificado para la supervisión de vibraciones en tiempo real para el trabajo de construcción en la Estación de Alameda que requiera equipo pesado o dispositivos de compactación del suelo. • Modificar el Equipo de Vibraciones: Los dispositivos de supervisión notificarán al equipo de construcción si los niveles de vibración están dentro de 0.1 PPV, in/seg, del umbral de daños por vibración. El	**Construcción:** Significativo e Inevitable. **Operación**: Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		personal de construcción deberá modificar el equipo de construcción para garantizar que no se supere el umbral de daños por vibración. **MM-VIB-B: Dispositivos de Compactación del Suelo Ajustables a la Fuerza.** Para los trabajos de construcción que se realicen en la Estación de Alameda en las proximidades de Avila Adobe (adición de los años 1970), el Mural de El Grito y la antigua bodega de vinos The Old Winery: • A una distancia de 26 pies (7.9 m) o más de Avila Adobe (adición de 1970), el Mural de El Grito y la antigua bodega de vinos The Old Winery, cualquier equipo de compactación del suelo, incluyendo rodillos vibratorios y compactadores de placa, deberá ser calibrado en el sitio antes de su uso para asegurar que los niveles de vibración se mantengan por debajo del nivel de referencia asumido de 0.21 PPV, in/seg, a 25 pies (7.6 m). Si el equipo de compactación del suelo no puede alcanzar el nivel de referencia asumido, para las actividades de compactación del suelo se requerirá un equipo con menos vibración (menos de 0.21 PPV, in/seg, a 25 pies), un equipo no vibratorio o herramientas manuales. • Cualquier operación de compactación del suelo o de excavación/perforación a	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		menos de 26 pies (7.9 m) de las estructuras de la antigua bodega de vinos The Old Winery, Avila Adobe (adición de 1970) o el Mural de *El Grito* debe realizarse con equipo no vibratorio o con herramientas manuales. Consulte **CUL-PDF-A , CUL-PDF-B, CUL-PDF-C, CUL-PDF-D**, y **CUL-PDF-E** como se definen en **CUL-1**	
NV-3: *En el caso de un proyecto situado dentro de un plan de uso del suelo de aeropuerto o, cuando no se haya adoptado dicho plan, dentro de un radio de 2 millas (3.2 km) de un aeropuerto público o de uso público, ¿el proyecto provocaría un ruido excesivo a las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto?*	Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	Sin impacto.
POBLACIÓN Y VIVIENDA			
POP-1: *¿El proyecto induciría un crecimiento demográfico sustancial y no planificado en una zona, ya sea directamente (por ejemplo, proponiendo nuevas viviendas y negocios) o indirectamente (por ejemplo, mediante la ampliación de carreteras u otras infraestructuras)?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
POP-2: *¿El proyecto desplazará a un número considerable de personas o viviendas existentes, haciendo necesaria la construcción de*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
viviendas de sustitución en otro lugar?			
SERVICIOS PÚBLICOS			
PS-1: *¿El proyecto provocaría impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para cualquiera de los servicios públicos?: Protección contra Incendios*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **WFR-PDF-A** como se define en **WFR-1.** Consultar **MM-TRA-B** como se define en **TRA-3**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
PS-2: *¿El proyecto provocaría impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para cualquiera de los servicios públicos?: Protección de la Policía*	**Construcción:** Impacto significativo **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-TRA-B** como se define en **TRA-3**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
PS-3: *¿El proyecto provocaría impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para cualquiera de los servicios públicos?: Escuelas*	**Construcción:** Impacto significativo **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-TRA-B** como se describe en **TRA-3.**	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
PS-4: *¿El proyecto provocaría impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para cualquiera de los servicios públicos?: Otras instalaciones públicas*	**Construcción:** Impacto significativo **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-TRA-B** como se describe en **TRA-3.**	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.
PARQUES E INSTALACIONES RECREATIVAS			
PR-1: *¿El proyecto provocaría un aumento en el uso de los parques vecinales y regionales existentes o de otras instalaciones recreativas de*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operación**: Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operación**: Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
manera que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial de las instalaciones?			
PR-2: *¿El proyecto incluiría instalaciones recreativas o requeriría la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pudieran tener un efecto físico adverso sobre el medio ambiente?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operación**: Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operación**: Impacto menos que significativo.
PR-3: *¿El proyecto provocaría impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para cualquiera de los servicios públicos?: Parques*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operación**: Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operación**: Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
TRANSPORTE			
TRA-1: *¿El proyecto entraría en conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones?*	Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	Impacto menos que significativo.
TRA-2: *¿El proyecto estaría en conflicto o sería inconsistente con la Sección 15064.3 de las Directrices de la CEQA, subdivisión (b) (Millas Viajadas en Vehículos)?*	**Construcción:** Sin impacto. **Operaciones:** Sin impacto.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Sin impacto. **Operaciones:** Sin impacto.
TRA-3: *¿El proyecto aumentaría sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico (por ejemplo, curvas pronunciadas o intersecciones peligrosas) o a usos incompatibles (por ejemplo, equipos agrícolas)?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto significativo.	**MM-TRA-A**: **Mejoras en la Visibilidad.** Antes de la finalización de la construcción del proyecto propuesto, y en coordinación con y sujeto a la aprobación del Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT), el Patrocinador del Proyecto deberá diseñar las siguientes mejoras de visibilidad suficientes para alertar a los conductores de la presencia de peatones en : • Torre de Alameda - Implementar una restricción de no dar vuelta a la derecha con el semáforo en rojo para prohibir que los vehículos den vuelta a la derecha con el semáforo en rojo de Alhambra Avenue en dirección poniente a Alameda Street en dirección norte.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Impacto menos que significativo con mitigación.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		• Estación de Chinatown/State Park - Implementar un diseño o estrategia de operación para canalizar a los peatones que caminen desde el parque Los Angeles State Historic Park hacia el cruce de peatones por el camino de entrada existente al sur del parque, de tal manera que se evite que los peatones crucen el camino de entrada al poniente de las columnas que sostienen la Estación de Chinatown/State Park, todo esto con el fin de asegurar que los cruces ocurran en el paso de peatones donde hay suficiente visibilidad. El diseño definitivo o el método operativo de canalización (como asignar personal de la estación para dirigir a los peatones hacia el paso de peatones, o un método físico como una puerta de entrada) se coordinaría con State Parks. La medida de mitigación se aplicaría durante la fase de construcción y se completaría antes de las operaciones del proyecto propuesto. **MM-TRA-B**: **Gestión del Tráfico de la Construcción:** Antes de la emisión de un permiso de construcción para el proyecto propuesto, se preparará un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción (CTMP) detallado que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío,	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		rutas de transporte y un plan de preparación, y se presentará a la Ciudad para su revisión y aprobación. El CTMP deberá formalizar la manera en que se llevará a cabo la construcción e identificar las acciones específicas que serán necesarias para reducir los efectos en la comunidad circundante. El CTMP se basará en la naturaleza y el calendario de actividades de construcción específicas para cada una de las obras del proyecto. Esta coordinación asegurará que las actividades de construcción de los proyectos relacionados concurrentes y las actividades de transporte asociadas se gestionen con una colaboración entre sí y con el proyecto propuesto. El CTMP puede actualizarse a medida que avanza la construcción para reflejar el progreso en los distintos sitios de construcción del proyecto. El CTMP incluirá, pero no se limitará a, los siguientes elementos según corresponda: • Cuando se prevea el cierre de carriles de tráfico, carriles de aparcamiento y aceras, se desarrollarán e implementarán planes de control de tráfico en el lugar de trabajo, que sean aprobados por la Ciudad de Los Ángeles, para dirigir el tráfico vehicular, los ciclistas y los peatones alrededor de dichos cierres.	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		• Se mantendrá la visibilidad de los cruces peatonales abiertos o se implementarán medidas temporales o permanentes consistentes con TRA-A si se determina que es apropiado hacerlo, en coordinación con LADOT. En ausencia de medidas para mitigar o eliminar las obstrucciones visuales para los peatones que cruzan las calles, los cruces peatonales se pueden cerrar o reubicar en lugares más visibles. • Los cruces escolares existentes, señalados con franjas amarillas para cruces peatonales de conformidad con el Manual de Dispositivos Uniformes de Control del Tráfico (MUTCD) a lo largo de las rutas de desvío propuestas, se evaluarán en coordinación con el LADOT para determinar si se deben asignar temporalmente guardias en los cruces. Si se determina que se deben asignar guardias en los cruces en los días/horas en que los desvíos estén activos, el proyecto propuesto deberá financiar guardias en los cruces durante los períodos de llegada a la escuela por la mañana y de salida de la escuela por la tarde durante los períodos en que las escuelas adyacentes estén activas. Si los cruces escolares a lo largo de las rutas de	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		desvío no están señalizados, se evaluarán semáforos temporales en coordinación con el LADOT y, si se consideran necesarios, serán implementados por el proyecto propuesto. • Como se prevén cierres parciales y totales de calles en varios lugares durante partes de la construcción del proyecto, se desarrollarán e implementarán planes de desvío aprobados por la Ciudad de Los Ángeles, para dirigir el tráfico vehicular y los ciclistas a rutas alternativas durante estos períodos. • Asegurar que el acceso seguirá siendo accesible para los usos de suelo en las cercanías de la alineación del proyecto y los sitios de los componentes durante la construcción del proyecto. En algunos casos, se proporcionarían ubicaciones de acceso alternativas o se adaptaría un acceso temporal supervisado a través del sitio de obras durante las fases de construcción en las que se dificulta el acceso, como la construcción de los cimientos. • Coordinarse con la Ciudad y los proveedores de servicios de emergencia para asegurar que haya acceso de emergencia a la alineación del proyecto, a los sitios de los componentes y a los negocios y	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		residencias que estén cerca. Los puntos de acceso de emergencia se marcarán en según corresponda en consulta con LAFD, según sea necesario. • Llevar a cabo reuniones cada dos meses de gestión de la construcción con el personal de la Ciudad y otros representantes de proyectos relacionados con la construcción en los alrededores (es decir, contratistas de la construcción) cuyos proyectos podrían estar en construcción aproximadamente al mismo tiempo que el proyecto, o según lo determine el personal de la Ciudad. • Proporcionar una zona de aparcamiento de camiones fuera del sitio en un área legal proporcionada por el contratista de camiones de construcción. • Programar las entregas y recepción de los materiales de construcción durante las horas no pico en la medida de lo posible y coordinarse para reducir la posibilidad de que los camiones esperen para cargar o descargar durante períodos prolongados. • Durante las actividades de construcción, cuando no se pueda proveer el aparcamiento de los trabajadores de la construcción en los	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		sitios de los componentes del proyecto, identificar los lugares alternativos de aparcamiento para los trabajadores de la construcción y el método de transporte hacia y desde los sitios de los componentes del proyecto (si está más allá de la distancia a pie) para presentarlos para la aprobación de la Ciudad 30 días antes del comienzo de la construcción. • Proporcionar a todos los contratistas de la construcción información por escrito sobre dónde pueden aparcar sus trabajadores y sus subcontratistas, y establecer consecuencias claras para los infractores por el incumplimiento de estas normas. **TRA-PDF-A. Mejoras Adicionales en la Visibilidad:** A reserva de la aprobación del Departamento de Transporte de Los Ángeles, como mejor práctica para mejorar aún más la visibilidad de los peatones en la Estación de Chinatown/State Park, señalizar un paso de peatones de alta visibilidad y añadir iluminación mejorada para el cruce de entrada al sur de Los Angeles State Historic Park.	
TRA-4: *¿El proyecto daría lugar a un acceso de emergencia que no fuera adecuado?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-TRA-B** como se define en **TRA-3**. **MM-TRA-C**: **Plan de Ruta Temporal en Caso de Desastre.** Antes de la emisión de un permiso de construcción para el	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		proyecto propuesto, y en coordinación con el LADOT y sujeto a la aprobación de este, el Patrocinador deberá presentar al LADOT un plan de ruta temporal en caso de desastre, que incluirá información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre. Las actividades de construcción y los cierres temporales de carriles podrían detenerse rápidamente en caso de emergencia para permitir que los vehículos de emergencia transiten por las zonas de obras. Además de los desvíos, el plan de ruta temporal en caso de desastre también podría incluir medidas operativas temporales que serían implementadas por la ciudad durante un desastre, incluyendo carriles temporales de contraflujo o direcciones inversas para hacer circular a los vehículos durante una situación de desastre. El plan de ruta temporal en caso de desastre se prepararía para los siguientes lugares: • Durante los períodos en los que la construcción de la Estación de Alameda, la Estación de Chinatown/State Park y las Torres de Alameda y de Alpine requieran el cierre parcial de una dirección o el cierre total de ambas direcciones de Alameda Street o Spring Street.	**Operaciones:** Impacto menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
RECURSOS CULTURALES TRIBALES			
TCR-1: *¿El proyecto causaría un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso cultural tribal, definido en el Código de Recursos Públicos 21074 como un sitio, característica, lugar, paisaje cultural que está geográficamente definido en términos del tamaño y alcance del paisaje, lugar sagrado, u objeto con valor cultural para una tribu nativa americana de California, y que está listado o es elegible para ser listado en el Registro de Recursos Históricos de California, en un registro local de recursos históricos como se define en el Código de Recursos Públicos, Sección 5020.1(k)?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	Consultar **MM-CUL-D** como se define en **CUL-2**.	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Sin impacto.
TCR-2: *¿El proyecto causaría un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso cultural tribal, definido en el Código de Recursos Públicos 21074 como un sitio, característica, lugar, paisaje cultural que está geográficamente definido en términos del tamaño y alcance del paisaje, lugar sagrado, u objeto con valor cultural para una tribu nativa americana de California, y que es un recurso determinado por la agencia líder, a su discreción y apoyado por evidencia sustancial,*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Sin impacto.	Consultar **MM-CUL-D** y **MM-CUL-D** como se definen en **CUL-2**. **MM-TCR-A: Supervisor Nativo Americano.** Debido a la posibilidad de encontrar recursos culturales tribales, se contratará a un supervisor nativo americano para que supervise las actividades de construcción relacionadas con el proyecto que alteren el suelo (por ejemplo, perforación, nivelación, apertura de zanjas) que se produzcan después de que se retire el pavimento y las estructuras existentes en el sitio de la Estación de Alameda. Si durante la construcción se	**Construcción:** Impacto menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Sin impacto.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
como significativo de acuerdo con los criterios establecidos en la subdivisión (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos, donde la agencia líder ha de considerar la significación del recurso para una tribu nativa americana de California?		encuentran recursos culturales en otro lugar de la alineación que, en opinión del Investigador Principal de Arqueología (según se define en la Sección 767.8 del 32 CFR), es probable que sean de origen nativo americano, entonces la supervisión de los nativos americanos puede extenderse para incluir el área del hallazgo. El Investigador Principal hará la recomendación al Patrocinador del Proyecto y a Metro, si parece que la vigilancia de los nativos americanos debe ampliarse. El supervisor nativo americano en cuestión se seleccionará en coordinación continua con las tribus que se consultan y se identificará en el CRMMP. El CRMMP se describe en la Medida de Mitigación CUL-A. Específicamente, el CRMMP y la supervisión nativa americana se aplicarían en las actividades de perturbación del suelo que se extienden a los suelos nativos en la ubicación de la Estación de Alameda y en otros lugares a lo largo de la alineación durante la construcción, si ahí se encuentran recursos culturales en que, en opinión del Investigador Principal arqueológico, probablemente sean de origen nativo americano. Los procedimientos de supervisión y las funciones y las responsabilidades del supervisor nativo americano se describirán en el CRMMP. En caso de que el supervisor nativo	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		americano identifique recursos culturales o arqueológicos, el supervisor tendrá la autoridad para detener temporalmente la construcción (si es seguro hacerlo) dentro de una distancia de 50 pies (15 m) del descubrimiento para investigar el hallazgo y ponerse en contacto con el Investigador Principal arqueológico. El supervisor nativo americano y las tribus consultadas tendrán la oportunidad de participar en la documentación y evaluación del hallazgo. Si se prepara un plan de recuperación de datos, se dará a las tribus consultadas la oportunidad de revisar el plan y dar su opinión al respecto.	
SISTEMAS DE SERVICIOS Y SERVICIOS PÚBLICOS			
USS-1: *¿El proyecto requerirá o dará lugar a la reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones, cuya construcción o reubicación podría causar efectos ambientales significativos?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	**MM-USS-A: Elaboración de un plan de reubicación de servicios públicos.** Antes de comenzar las actividades relacionadas con la construcción, incluyendo la reubicación de servicios públicos, el Patrocinador del Proyecto deberá coordinar con LADWP, LASAN, SoCal Gas y Metro la preparación de un plan de reubicación de servicios públicos. El Patrocinador del Proyecto también se coordinará con las empresas de servicios públicos para minimizar el impacto en los servicios a lo largo del proyecto y obtener su aprobación del plan de reubicación de servicios públicos.	**Construcción:** Menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		El Plan de Reubicación de Servicios Públicos será preparado, revisado y aprobado por un ingeniero civil autorizado e incluirá lo siguiente como mínimo: • Planos que identifiquen los elementos de la infraestructura de servicios públicos, incluyendo el acceso para los proveedores de servicios públicos y las servidumbres, según corresponda, que requieran reubicación como resultado del proyecto propuesto; • Medidas de seguridad para evitar cualquier peligro para la salud de las personas o para el medio ambiente asociado con la clausura y el abandono de algunas infraestructuras de servicios públicos, como conductos de gas natural o de alcantarillado; y • Calendario para la finalización de la reubicación de los servicios públicos, que se programará para minimizar la interrupción de las empresas de servicios públicos y sus clientes.	
USS-2: *¿Dispondrá el proyecto de suficientes suministros de agua para servir al proyecto y al desarrollo futuro razonablemente previsible durante años múltiples normales, secos y de sequía?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Menos que significativo. **Operaciones:** Menos que significativo.
USS-3: *¿El proyecto dará lugar a que el proveedor de servicios de*	**Construcción:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	**Construcción:** Menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
tratamiento de aguas residuales que sirve o puede servir al proyecto determine que tiene capacidad suficiente para satisfacer la demanda prevista del proyecto, además de los compromisos existentes de dicho proveedor?	**Operaciones:** Impacto menos que significativo.		**Operaciones:** Menos que significativo.
USS-4: *¿El proyecto generaría residuos sólidos que superen los niveles de las normas estatales o locales, o que superen la capacidad de la infraestructura local, o que perjudicarían de alguna otra manera el cumplimiento de las metas de reducción de residuos sólidos? ¿El proyecto cumplirá con los estatutos y reglamentos federales, estatales y locales de gestión y reducción de residuos sólidos?*	**Construcción:** Impacto significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consultar **MM-HAZ-A** como se definen en **HAZ-1**.	**Construcción:** Menos que significativo con mitigación. **Operaciones:** Menos que significativo.
INCENDIOS FORESTALES			
WFR-1: *¿El proyecto perjudicaría la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencias adoptado?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. **WFR-PDF-A:** El proyecto preparará un Plan de Protección contra Incendios, el cual será implementado durante la construcción de la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación de Dodger Stadium. El Plan de Protección contra Incendios incluirá las siguientes medidas que serán implementadas hasta el punto en que sean aplicables para reducir aún más los riesgos asociados con la ignición de incendios forestales:	**Construcción:** Menos que significativo. **Operaciones:** Menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		• Antes del inicio de cualquier actividad de construcción, se designará a un Superintendente del Programa de Prevención de Incendios para que interactúe con el LAFD y coordine la vigilancia de incendios y la prevención y respuesta a los mismos. • Además de los requisitos reglamentarios, el Superintendente del Programa de Prevención de Incendios prohibirá las actividades de construcción de trabajos con calor durante las Advertencias de Bandera Roja, que son emitidas por un período de tiempo establecido por el Servicio Meteorológico Nacional utilizando criterios predeterminados para identificar el peligro de incendio forestal particularmente crítico en un área geográfica en particular. • Antes del inicio de cualquier actividad de construcción de trabajos con calor, el Superintendente del Programa de Prevención de Incendios pondrá en marcha vigilancias de incendios escalonadas con un mayor número de personal encargado de vigilar las igniciones durante las actividades de trabajos en caliente (vigilancia de incendios). La vigilancia de incendios se realizará durante el trabajo con calor y se seguirá vigilando durante un mínimo de 30 minutos tras la	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		finalización de las actividades de los trabajos con calor. Durante la construcción,el Superintendente del Programa de Prevención de Incendios puede determinar que este período de monitoreo se incremente en función de la posibilidad de que las condiciones climáticas propicien el desplazamiento de chispas por el viento y causen una ignición (es decir, la posibilidad de eventos de vientos fuertes, alta temperatura y/o baja humedad relativa). • Antes del inicio de cualquier actividad de construcción, el director de la obra, en coordinación con el Superintendente del Programa de Prevención de Incendios, impartirá capacitación sobre seguridad contra incendios en la obra a todos los miembros del personal de construcción, incluyendo los requisitos reglamentarios establecidos en la Sección 3.20.2, el uso adecuado del equipo de extinción de incendios y los procedimientos que deben seguirse en caso de incendio. El personal del proyecto deberá recibir capacitación antes del inicio de la construcción para identificar e informar a la autoridad competente de los posibles riesgos de seguridad contra incendios, incluyendo la presencia de chispas o humo. El	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		director de la obra mantendrá registros de capacitación que estarán disponibles para la revisión por parte de Metro, la Ciudad y LAFD. • Antes del inicio de la construcción, la zona de construcción se limpiará para retirar toda la vegetación muerta y derribada y de las hojas y agujas de pino muertas o secas del suelo. Los árboles que estén dentro del área de construcción deberán ser retirados o podados para mantener las ramas a un mínimo de 10 pies (3 m) de otros árboles. La vegetación que está dentro de la zona de construcción se controlará mediante cortes periódicos y la fumigaciones de las malas hierbas. • Las inspecciones de seguridad contra incendios y las patrullas de la zona de construcción se integrarán en los procedimientos de seguridad de la zona del proyecto mientras dure la construcción. Las patrullas contra incendios asignadas verificarán la presencia de las herramientas y el equipo adecuados en la obra, servirán de vigías para evitar el inicio de incendios, e incluso participarán en la vigilancia contra incendios para asegurarse de que no exista ningún fuego residual tras la finalización de las actividades de construcción.	

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		• Cada zona de construcción estará equipada con extintores y equipos de extinción de incendios suficientes para extinguir llamas pequeñas. • El Superintendente del Programa de Prevención de Incendios proporcionará servicios de divulgación y orientación a las estaciones de bomberos que respondan, incluyendo medidas previas al inicio de las actividades de construcción en caliente. • Cualquier fuego que se encienda en el sitio deberá ser notificado prontamente a LAFD	
WFR-2: *¿El proyecto podría, debido a la pendiente, los vientos predominantes y otros factores, exacerbar los riesgos de incendios forestales y, por lo tanto, exponer a los ocupantes del proyecto a las concentraciones de contaminantes de un incendio forestal o a la propagación incontrolada de un incendio forestal?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. Consultar **WFR-PDF-A** como se define en **WFR-1.** **WFR-PDF-B:** Antes del inicio de la construcción, el proyecto deberá proporcionar una zona de modificación para combustible alrededor del sitio de construcción de la Torre del Estadio, comenzando desde el perímetro del área de construcción de 70 pies (21 m) o hasta el camino pavimentado más cercano, donde se atenúe o retire toda la vegetación, las hojas muertas o secas y las agujas de pino del suelo, y se corten o retiren los árboles para mantener las ramas a un mínimo de 10 pies (3 m) de otros árboles. El plan de construcción de la Torre del Estadio muestra una zona de	**Construcción:** Menos que significativo. **Operaciones:** Menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		amortiguación de 70 pies (21 m) o hasta el camino pavimentado más cercano.	
WFR-3: *¿El proyecto requerirá la instalación o el mantenimiento de infraestructura asociada (como caminos, zonas contra el fuego, fuentes de agua de emergencia, líneas eléctricas u otros servicios públicos) que puedan exacerbar el riesgo de incendio o que puedan traer consigo impactos temporales o continuos para el medio ambiente?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	Consulte **WFR-PDF-A** como se define en WFR-1 y **WFR-PDF-B** como se define en **WFR-2**.	**Construcción:** Menos que significativo. **Operaciones:** Menos que significativo.
WFR-4: *¿El proyecto podría exponer a las personas o estructuras a riesgos significativos, incluyendo inundaciones o deslizamientos de tierra, como resultado de la escorrentía, la inestabilidad de las laderas después de un incendio, o cambios en el drenado?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo.
WFR-5: *¿El proyecto expondría a las personas o estructuras, de manera directa o indirecta, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte que involucre incendios forestales?*	**Construcción:** Impacto menos que significativo. **Operaciones:** Impacto menos que significativo.	No se requieren medidas de mitigación. Consulte **WFR-PDF-A** como se define en WFR-1 y **WFR-PDF-B** como se define en **WFR-2**. **WFR-PDF-C:** Durante la operación de la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación de Stadium Station se implementará un supervisión de seguridad con personal y cámaras. El personal del proyecto estará capacitado para identificar y notificar a la autoridad correspondiente los posibles riesgos de	**Construcción:** Menos que significativo. **Operaciones:** Menos que significativo.

Impactos Ambientales Potenciales	Determinación de la Significación	Característica(s) del Diseño del Proyecto (PDF) y/o Medida(s) de Mitigación (MM)	Determinación de la Significación después de la Mitigación
		incendio, incluyendo la presencia de chispas o humo. Cualquier fuego que se encienda en el sitio deberá ser notificado prontamente a LAFD.	